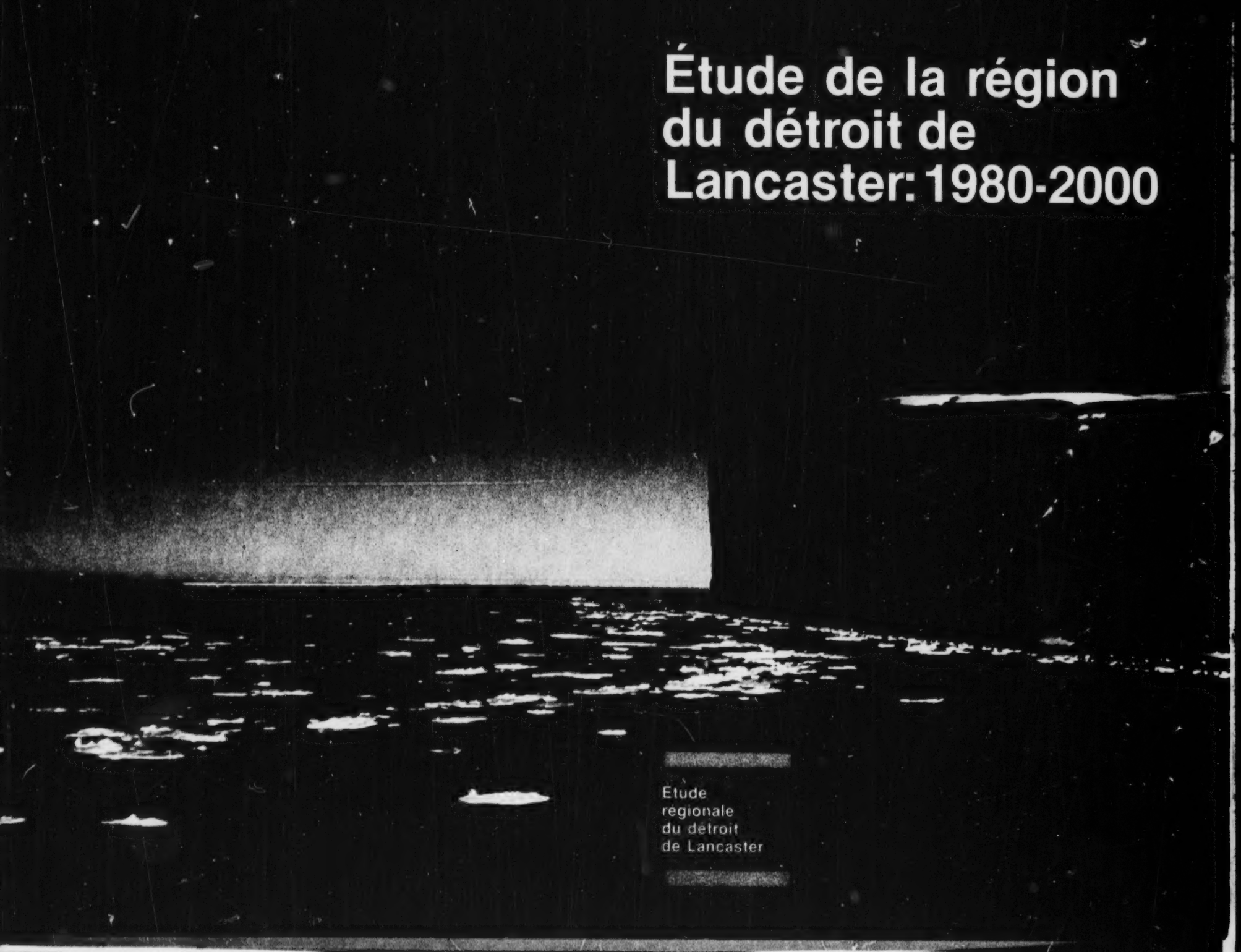
Étude de la région du détroit de Lancaster: 1980-2000



Étude
régionale
du détroit
de Lancaster

Livre vert

Étude de la région du détroit de Lancaster : 1980-2000

Questions et options relatives à l'utilisation et à la gestion de cette région

Étude de la région du détroit de Lancaster

H. J. Dirschl
Chargé de projet

Janvier 1982

© Publié avec l'autorisation de l'hon. John C. Munro, c.p., député, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien
Ottawa, 1981.
QS-3297-020-FF-A1
N° de catalogue R72-164/1982F
ISBN 0-622-91495-3

This publication is also available in English under the title :
Lancaster Sound Regional Study 1980-2000
ᑕᑯᐊ ᐅᖃᓕᒫᒐᐃᑦ ᐃᓄᒃᑎᑐᑦ ᑎᑦ ᓘᒥᑦ ᐱᔭᐅᔪᓇᕐᒥᔪᑦ.

Préface

Dans la poursuite du «meilleur plan» pour la mise en valeur de la région du détroit de Lancaster et de ses abondantes ressources, on cherche dans ce document de travail à encourager l'étude permanente et complète de toutes les questions reliées au développement et à la gestion de cette région unique de l'Arctique canadien.

Le Livre vert est le fruit de recherches menées pendant plus de deux ans par le Programme des affaires du Nord du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, en collaboration avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et les ministères fédéraux de l'Énergie, des Mines et des Ressources, de l'Environnement, des Pêches et des Océans, et des Transports. Le groupe de travail chargé de cette étude a d'abord établi une base de données sous forme d'un atlas et d'une série de rapports documentaires. Une synthèse de cette documentation, de même qu'une analyse de ces questions, ont été publiées dans l'ébauche du Livre vert. Celle-ci a été rendue publique à Frobisher Bay en février 1981, par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, M. John C. Munro.

Au cours des mois suivants, des réunions dans les quatre communautés de la région du détroit de Lancaster et des ateliers publics ont été organisés à Resolute et à Ottawa, dans le cadre du processus d'examen public de ce projet. De nombreuses personnes y ont participé, entre autres, des Inuit, des représentants du secteur public, de l'industrie, des écologistes, des groupes et des particuliers intéressés par ce sujet. Tous ont apporté une contribution des plus précieuses à l'étude en exprimant leurs points de vue, leurs suggestions et leurs critiques. Ces différentes opinions ont fait l'objet de discussions détaillées et ont été consignées par le professeur Peter Jacobs dans un rapport intitulé *Population, Ressources et Environnement : perspectives d'utilisation et de gestion de la région du détroit de Lancaster*. Pour la préparation de la version du Livre vert, tous les aspects soulevés au cours de la phase d'examen public ont été pris en considération.

Dès le début de l'Étude, on s'est attendu à ce que des discussions publiques approfondies aient lieu après la publication du Livre afin d'obtenir un consensus sur une utilisation et une gestion maximales de la région du détroit de Lancaster à l'avenir. Les points de vue fort divergents présentés par différents publics ont été examinés et analysés dans cette étape.

Afin d'encourager la discussion, le Livre vert présente une série d'options pour l'utilisation des ressources spécifiques du détroit de Lancaster; d'autres lignes de conduite relatives aux méthodes de planification pour la région ont également été indiquées dans ce document. La réaction du public devant ces options aura une influence considérable sur les décisions que le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et ses collègues prendront quant à l'avenir de cette région.

La création d'un mécanisme continu de planification régionale pour le détroit de Lancaster demande sans aucun doute possible, la participation des Inuit. La mise sur pied récente d'un programme de planification complète d'utilisation des terres au nord du 60e, par le Ministère, entraînera la réalisation d'un tel processus dans la région du détroit de Lancaster et d'autres régions du Nord, pour lesquelles il est urgent de prendre des décisions sur la mise en valeur des ressources. Comme les détails de ce programme n'ont pas encore été arrêtés, des mesures temporaires ont été proposées pour faciliter une première présentation de planification régionale efficace.

L'Étude de la région du détroit de Lancaster a été à l'origine d'une prise de conscience aiguë par le public des problèmes complexes, particuliers au détroit et à tout l'Arctique. Les Canadiens du Sud se sont familiarisés avec les préoccupations des Inuit de cette région, tandis que ces derniers ont eu l'occasion de mieux connaître et comprendre l'ampleur des problèmes d'ordre national et international ainsi que leur portée sur de nombreuses décisions touchant l'avenir de la région. L'effort de compréhension mutuelle provoqué par cette étude dans les différents secteurs intéressés a donné lieu à une plus grande volonté de collaboration dans la recherche de solutions. Cette atmosphère plus favorable pour la planification et les prises de décisions peut être considérée comme une étape dans l'évolution du «meilleur plan» pour cette splendide région de l'Arctique.

Herman J. Dirschl
Chargé de projet
Étude de la région du détroit de Lancaster

Allan H. Jones
Président intérimaire
Comité directeur

Sommaire

Le détroit de Lancaster, partie magnifique de l'Extrême-Arctique canadien, représente un véritable défi dont l'enjeu est la planification de l'utilisation future de nos ressources naturelles. Il est possible, sur le plan écologique, que le détroit soit la région la plus riche et la plus fertile de tout l'Arctique. Il donne aussi accès au passage du Nord-Ouest, et constitue donc une voie de transit éventuelle pour les transports maritimes qui ne cesseraient de s'intensifier dans le cas d'une exploitation industrielle quelconque dans l'Arctique. Puisque le détroit lui-même contient aussi des réserves d'hydrocarbures, nous avons d'importantes décisions à prendre quant aux conséquences qu'entraîneraient, dans la région, l'exploration et l'exploitation possibles des ressources minérales à un moment où le Canada se fixe, comme objectif national, l'autonomie dans le domaine de l'énergie. Les intérêts des Inuit qui continuent à dépendre des richesses importantes de cette région, ne pourront pas manquer d'influencer fortement les décisions que nous prendrons pour la mise en valeur du détroit de Lancaster.

Après avoir discuté d'un projet de forage en cet endroit, le Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (P.É.E.E.) a conclu qu'une évaluation sérieuse ne pourrait se faire sans tenir compte des nombreuses questions touchant la région. Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien a accepté la recommandation d'entreprendre un examen complet de ces questions et l'Étude de la région du détroit de Lancaster a été menée en collaboration avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et les ministères fédéraux de l'Énergie, des Mines et des Ressources, de l'Environnement, des Pêches et des Océans, et des Transports.

Un groupe de travail interdisciplinaire, composé de spécialistes venant des ministères participant à l'étude et de conseillers du secteur privé, a retenu une méthode de planification pour la région afin de déterminer et d'analyser les questions importantes touchant sa mise en valeur, ainsi que de préparer le cadre d'une planification d'ensemble. On a compilé une base de données détaillées, qui résument l'état actuel des connaissances en ce domaine. Celles-ci ont été rassemblées sous la forme d'un atlas contenant les caractéristiques physiques et biologiques de la région ainsi que les modèles d'utilisation des ressources renouvelables; ce dernier présente les activités industrielles et commerciales actuelles et éventuelles. Cinq *Rapport de documentation* qui comprennent 12 documents différents, ont fourni de plus amples renseignements sur ces sujets et ont ainsi complété les données de base. Une synthèse de l'ensemble de même qu'une analyse des questions reliées à l'expansion du Nord, ont été préparées par le Groupe de travail et publiées dans l'ébauche du Livre vert. Ces documents sont disponibles en anglais, en français et en inuktitut.

L'ébauche du Livre vert avait pour objectif de sensibiliser l'opinion publique à la définition des problèmes et à la proposition d'options pos-

sibles pour la planification et l'utilisation de la région du détroit de Lancaster. On a cherché une réponse à la question : «D'après vous, quel serait le meilleur plan pour le détroit de Lancaster?»

La publication de cette ébauche en février 1981, autorisée par le ministre des Affaires indiennes et Nord canadien, a été suivie par une étape d'examen public approfondi, comprenant des réunions et des ateliers qui ont eu lieu dans le Nord et le Sud. Les points de vue exprimés, en général, ont aidé à mieux comprendre plusieurs difficultés et ont mené à un certain nombre de recommandations dont on a tenu compte dans la préparation de ce rapport. La version du Livre vert est destinée à entretenir les discussions et à faire valoir les options proposées en ce domaine.

Considérations et questions en jeu
L'un des plus grands sujets de préoccupation mentionnés dans l'*Étude de la région du détroit de Lancaster*, touche l'environnement et son utilisation par les Inuit. L'originalité biologique du détroit est d'une extrême importance et demande donc des mesures adéquates de protection. Les Inuit, qui craignent les retombées économiques d'un essor soudain dû à l'exploitation des ressources non renouvelables préféreraient une économie stable fondée sur l'utilisation des ressources renouvelables. Les Inuit s'inquiètent des risques de pollution de l'environnement découlant du transport maritime, toute l'année, du gaz naturel liquéfié (G.N.L.) et du pétrole brut ainsi que des répercussions éventuelles de ce phénomène sur les animaux qu'ils chassent. La plupart des Inuit s'opposent à une expansion plus poussée à l'heure actuelle. Ils estiment qu'un certains temps est nécessaire pour s'adapter à la situation, pour régler la question des revendications foncières et mettre au point des techniques avancées.

Les représentants du secteur privé ont souligné que toutes les activités industrielles n'avaient pas les mêmes effets sur l'environnement, que le forage, l'exploitation minière et le transport maritime n'étaient pas incompatibles avec les besoins de la région. Ils ont affirmé que les contrôles législatifs actuels étaient suffisants pour assurer une protection efficace de l'écologie et que des difficultés d'ordre social pourraient être évitées grâce à une planification rationnelle. Les industriels pensent qu'il n'est pas dans notre intérêt de retarder la mise en valeur de ce secteur.

Le gouvernement n'a pas encore déterminé l'ordre des priorités reliées aux limites du développement des réserves en hydrocarbures dans la région au large des côtes mais des porte-parole ont affirmé à maintes reprises que l'exploration des hydrocarbures à n'importe quel prix n'avait jamais été la politique du gouvernement.

Le public s'est surtout arrêté sur les problèmes qui sous-tendent l'essor et l'évolution politique du Nord. Étant donné que les négociations sur les revendications foncières continuent encore, le rythme de ce développement est une question majeure tant pour les Inuit que pour le gouvernement et l'industrie. Une participation active des habitants de la région à la planification et aux prises de décisions, la répartition inéquitable des coûts et des avantages sociaux découlant d'une mise en valeur de la région sont là des problèmes essentiels qui peuvent modifier profondément le choix du mode de vie des Inuit.

Choix pour l'utilisation future
En tenant compte des opinions exprimées lors des audiences publiques, le Livre vert offre six possibilités d'exploitation de la région. Les options couvrent des sujets allant de la protection de l'environnement au développement économique concerté. Aucune de ces options n'a été approuvée que ce soit par le gouvernement, par l'industrie et par le public; elles ne sont exposées ici qu'à titre indicatif. Chacune d'elles est accompagnée d'une évaluation portant sur la justification et la description des activités et des conséquences qu'elles entraîneraient pour les Inuit, pour la région et pour le pays.

Options
Aucune mise en valeur ne serait autorisée dans un proche avenir ou jusqu'à ce que les conditions requises sur le plan social, économique ainsi que celui de la conservation aient changé. Cette option devrait être évaluée de nouveau, et englobe l'élaboration d'un programme de conservation, la mise en valeur des ressources renouvelables ainsi que l'expansion des activités existantes.

La protection de l'environnement et des écosystèmes devrait être assurée avant qu'aucun autre projet d'utilisation des ressources ne soit autorisé. Un plan d'ensemble global, faisant concorder les conditions requises de conservation avec les mesures appropriées de protection, serait préparé et mis en application.

Le développement de la base des ressources renouvelables pourrait encourager les demandes économiques à long terme des Inuit d'une façon plus compatible avec leurs aspirations et la protection de l'environnement.

L'aménagement du passage du Nord-Ouest en tant que voie maritime ouverte toute l'année permettrait de transporter le pétrole brut et le gaz naturel de la mer de Beaufort et de l'Extrême-Arctique jusqu'aux marchés de la côte Est. L'expansion industrielle dans la région se limiterait aux activités reliées au transport maritime.

La mise en valeur méthodique des ressources renouvelables et non renouvelables serait poursuivie selon une planification judicieuse qui tiendrait compte des répercussions sociales et écologiques.

L'activité économique provenant des ressources non renouvelables et accordant la priorité à l'exploitation et au transport maritime des hydrocarbures et des minerais de la région, servirait l'intérêt national et pourrait être menée à bien dans le contexte de la législation actuelle.

Les séries de discussions publiques qui seront organisées à la suite de la publication du Livre vert permettront, nous l'espérons, de rendre plus précises ces options avant qu'elles ne soient examinées par le gouvernement.

Cadre général et initiatives

La souveraineté du Canada sur l'archipel Arctique a été reconnue en droit international. Les eaux entourant les îles, y compris le passage du Nord-Ouest, font partie des eaux territoriales relevant de la juridiction canadienne. Le Canada a garanti qu'il n'empêcherait pas les navires étrangers d'emprunter le passage à condition qu'ils se conforment aux règlements canadiens sur le contrôle de la pollution et aux normes de sécurité.

La politique de mise en valeur du Nord, poursuivie par le gouvernement depuis 1972, cherche à concilier les besoins et les aspirations des habitants, à maintenir la qualité de l'environnement et à exploiter les ressources renouvelables et non renouvelables, et ce, d'une façon qui protège l'écologie et qui sert à la fois les intérêts locaux et nationaux. La participation active des résidants dans les prises de décision est également un facteur important. Les ministères fédéraux préparent actuellement des lignes de conduite et des plans d'action spécifiques destinés à l'utilisation des terres, à la gestion de l'environnement et à l'application d'une politique énergétique nationale.

Grâce à l'intervention de l'Inuit Tapirisat du Canada, les Inuit négocient à l'heure actuelle un règlement global de leurs revendications foncières avec le gouvernement fédéral et tentent de créer un nouveau territoire ou *Nunavut*, qui correspondrait au centre et à l'est de l'Arctique. Les discussions préliminaires ont commencé vers le milieu des années 70 et les négociations officielles, à la fin de 1980. Un accord a été récemment signé sur l'utilisation de la faune et l'aspect administratif de l'ensemble du règlement. Les autres points à négocier comprennent la propriété des terres, la gestion et la planification, l'évolution socio-économique et les communications, les compensations financières et l'administration locale.

Au cours des négociations, les Inuit ont proposé plusieurs mesures temporaires dont un délai de trois ans pour les activités de forage dans le détroit de Lancaster ainsi qu'une enquête indépendante sur le mouvement des pétroliers dans le passage du Nord-Ouest.

Planification régionale

Au cours des audiences publiques, on est parvenu à un consensus sur la nécessité d'une méthode de planification à long terme afin de diriger cette mise en valeur en fonction de principes et des objectifs définis en accord avec les habitants. On a convenu, également, de trouver un terrain d'entente au sujet des buts de ce projet, qui risquent d'entrer en conflit avec les intérêts nationaux et la conservation du mode de vie des Inuit. En attendant le règlement de leurs revendications foncières, les Inuit préféreraient

un conseil de gestion provisoire comprenant un même nombre de représentants du Nord et du Sud.

Le secteur privé, tout en encourageant la consultation avec les résidants, estime que la portée des décisions devrait aller dans le même sens que l'intérêt national. Les ministères fédéraux et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest favorisent une planification à long terme, fondée sur les localités afin d'atteindre les buts régionaux.

La politique de planification de l'utilisation des terres du Nord, proposée par le Ministère, est conçue pour améliorer la gestion des terres, des zones au large des côtes et des ressources. Elle envisage aussi la solution des conflits relatifs à l'exploitation des richesses de cette région. Les détails du cadre général de planification et des structures de fonctionnement sont, à l'heure actuelle, à l'étude et l'on compte sur la participation du public.

Au cours des audiences publiques sur l'ébauche du Livre vert, plusieurs possibilités avaient été envisagées pour créer un organisme de planification régionale pour le secteur du détroit de Lancaster. Dans ce document, on expose deux options complètement différentes quant à la mise en place d'un processus de planification régionale, et ce, afin d'encourager la discussion. Cependant, toute forme d'organisme éventuellement retenue pour la région, doit pouvoir être intégrée au cadre de planification de l'utilisation des terres du Nord.

Première option
Un comité consultatif provisoire serait créé rapidement et son mandat serait précisé par le biais de la consultation. Celui-ci, composé en grande partie des habitants du Nord et dirigé par un président neutre, serait secondé par un groupe d'experts-conseils et de spécialistes de la planification. Parmi ses attributions, notons la consultation avec tous les promoteurs, la participation aux audiences sur les règlements, aux ateliers de planification, à la préparation d'un plan régional et aux recommandations faites au Ministre.

Deuxième option
Un conseil de planification pourrait être institué en vertu d'une législation fédérale, avec le mandat de préparer et de mettre en place un plan régional. Ce conseil serait chargé de la planification générale du contexte physique, économique et social, et délivrerait les permis reliés à l'exploitation des ressources. Ses liens avec les autres organismes investis d'un pouvoir de réglementation pourraient être définis par voie de législation. Ce conseil jouirait d'une plus grande autorité que celle prévue dans le cadre du Programme de planification de l'utilisation des terres dans le Nord. Dans cette optique, il serait nécessaire d'examiner ses rapports avec ce dernier.

L'Étude a déterminé d'autres points se rattachant directement à la planification de la région du détroit de Lancaster. L'un d'entre eux porte sur le besoin de délimiter de nouveau la région pour faire mieux ressortir l'interaction des écosystèmes, des modes d'utilisation des ressources renouvelables et des activités industrielles éventuelles.

Si l'on veut en arriver à un équilibre entre les buts à tous les paliers, les objectifs de planification doivent être précisés dès le départ. Une série de principes généraux, préparés par un atelier parrainé par le Comité des ressources de l'Arctique canadien en novembre 1979, a servi de base à la définition de ces objectifs. Ces principes ont été approuvés par les groupements de la région, par l'Inuit Tapirisat du Canada et par l'Association des Inuit de la région de Baffin et ont reçu un appui assez considérable du gouvernement et de l'industrie. Ils tendent à maintenir l'originalité biologique ainsi que la qualité de l'écologie; à examiner les relations qui existent entre les questions biologiques, techniques et sociales lors de la définition des lignes directrices; à tenir compte des répercussions éventuelles et globales de toutes les activités, et de leur interaction dans la préparation du plan de gestion et des mesures touchant la protection de l'environnement; à donner aux résidants, les renseignements nécessaires ainsi que les moyens d'exercer leurs droits spéciaux et de prendre leurs responsabilités; à assurer la protection de zones spécifiques, de certaines espèces et de plusieurs composantes des écosystèmes; à envisager une méthode de gestion régionale à long terme; et à inclure la prévention d'accidents et les techniques de nettoyage, dans les évaluations des projets.

Il est absolument nécessaire de définir complètement les secteurs et les habitats écologiquement importants, de même que le processus qui, en coordination avec le mode de planification d'utilisation des terres, pourrait permettre une protection valable de l'environnement. Les connaissances en ce domaine sont loin d'être suffisantes. Il reste, entre autres, à trouver comment exploiter les ressources renouvelables de façon à doter la région d'une assise économique stable à long terme.

Portée du Livre vert

Étant donné qu'il reste difficile de parvenir à un accord général sur la mise en valeur éventuelle de la région du détroit de Lancaster, six mesures provisoires ont été suggérées afin de transmettre l'impulsion donnée par le Livre vert et de faciliter l'évolution du système de planification régionale; ces mesures sont les suivantes :

- déclaration d'un énoncé de politique sur le rythme de nouvelles activités d'exploitation des ressources dans la région ;
- définition d'une politique globale et d'un plan d'ensemble de conservation ;
- création dans un avenir proche d'un comité consultatif comprenant des Inuit ;
- amorce du processus de planification régionale à long terme avant que d'autres projets ne soient évalués ;
- disposition nécessaire pour modifier la participation des membres et le mandat de l'organisme de planification conformément au règlement des revendications foncières du *Nunavut* ;
- application des principes provisoires de planification afin d'évaluer toutes les options retenues pour la mise en valeur des richesses de cette région.

Les points de vue des lecteurs et du public en général sur les options présentées dans le Livre vert seront d'une importance déterminante pour prévoir le cadre général, et la portée des méthodes de planification régionale ainsi que leurs relations avec d'autres initiatives du même genre. Des mesures sont actuellement à l'étude pour donner aux Canadiens l'occasion de répondre aux questions soulevées par le Livre vert et elles seront publiées prochainement. Tous les renseignements de même que les opinions exprimées par le grand public joueront un rôle, lorsque le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, en accord avec le cabinet prendra une décision quant à l'avenir du détroit de Lancaster.

Renseignements complémentaires

Le Livre vert renferme cinq annexes

A l'annexe A, on décrit les particularités physiques et biologiques, les modes de chasse, de pêche et de piégeage, les activités commerciales et les caractéristiques socio-économiques de la région. Des cartes composites en couleurs illustrant ces traits particuliers ont été dressées à partir de cartes superposables contenant différentes variables telles qu'indiquées dans l'*Atlas des données*.

A l'annexe B, on examine les activités éventuelles dans la région du détroit de Lancaster au cours des prochaines années, telles que le transport maritime toute l'année, l'exploration et l'exploitation des minerais et des hydrocarbures, la création de parcs et de réserves, et l'essor du tourisme dans les communautés.

A l'annexe C, on donne une liste des projets en cours de réalisation et des propositions touchant le transport maritime et la mise en valeur des ressources non renouvelables.

A l'annexe D, on explique l'organisation et la méthodologie suivies pour l'Étude de la région du détroit de Lancaster. On y trouve aussi la liste des personnes qui y ont participé.

A l'annexe E, on donne la liste des documents reliés à l'Étude, ce qui comprend les procès-verbaux des réunions et des ateliers organisés en cours des audiences publiques.

Table des matières

Préface 3

Sommaire 5

I Introduction 13

La région, son importance 13
L'Étude 18

II Considérations et sujets de discussion 20

Grands thèmes 20
Protection de l'environnement 20
Économie régionale stable 20
Mise en valeur des ressources non renouvelables 21

Sujets de discussion 22
Rythme de la mise en valeur 22
Participation et direction 23
Répartition des coûts et des avantages 23
Choix du mode de vie 23

III Options proposées 25

Options n° 1 : aucun nouveau projet de mise en valeur 25
Hypothèse 25
Raisonnement 25
Description des activités 25
Répercussions 25

Option n° 2 : protection de l'environnement 25
Hypothèse 25
Raisonnement 25
Description des activités 26
Répercussions 26

Option n° 3 : économie des ressources renouvelables 26
Hypothèse 26
Raisonnement 26
Description des activités 27
Répercussions 27

Option n° 4 : navigation dans le passage du Nord-Ouest 27
Hypothèse 27
Raisonnement 27
Description des activités 27
Répercussions 28

Option n° 5 : mise en valeur rationnelle 28
Hypothèse 28
Raisonnement 28
Description des activités 28
Répercussions 28

Option n° 6 : utilisation des ressources non renouvelables 29
Hypothèse 29
Raisonnement 29
Description des activités 29
Répercussions 30

IV Principes directeurs et initiatives : cadre général 31

Souveraineté 31
Politique nationale et mise en valeur du Nord 32
Objectif national pour le Nord (1972) 32
Une Stratégie de l'énergie pour le Canada (1976) 32
Programme énergétique national (1980) 32
Déclaration du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, le 24 mars 1981 33

Principes directeurs d'un intérêt particulier 33

Initiatives actuelles 34

Négociations des revendications foncières globales 35
Revendications du Nunavut et évolution politique 35
La revendication 35

V Méthode de planification régionale 37

Planification : propositions des ateliers 37

Planification de l'utilisation des terres dans le Nord 38

Vers une planification de l'utilisation des terres dans la région du détroit de Lancaster 39

Option n° 1 : création d'un comité consultatif provisoire de planification 39
Hypothèse 39
Raisonnement 39
Fonctionnement 39
Relations avec la politique de planification de l'utilisation des terres dans le Nord 40
Répercussions 40

Option n° 2 : création d'un conseil de planification 40
Hypothèse 40
Raisonnement 40
Fonctionnement 40
Relations avec la politique de planification de l'utilisation des terres dans le Nord 41
Répercussions 41

Considérations sur la planification 41
Région de planification 41
Définition des objectifs de planification 41
Conservation 43
Elargissement de la base des connaissances 43
Coordination réelle des processus d'examen et de réglementation 43

VI Portée du Livre vert 44

A vous la parole 45

Annexe A 46
Le détroit de Lancaster : tableau actuel 46

Annexe B 73
Le détroit de Lancaster : utilisations possibles et éventuelles 73

Annexe C 92
Projets actuels et propositions à l'étude pour l'exploitation et le transport des ressources non renouvelables 92

Annexe D 95
Organisation de l'étude et méthodologie 95

Annexe E 98
Sources de référence 98

I Introduction

Le détroit de Lancaster, partie magnifique de l'Extrême-Arctique, est un véritable défi lancé aux Canadiens; défi dont l'enjeu est la planification de l'utilisation future de nos ressources naturelles. Il est possible, du point de vue écologique, que le détroit soit la région la plus riche et la plus fertile de tout l'Arctique. A long terme, il est certain que le caractère sain de cet environnement est, pour nous, d'une importance toute particulière. Le détroit donne également accès au fameux passage du Nord-Ouest. De ce fait, il est, en puissance, une voie de transit pour les transports maritimes qui ne cesseraient de s'intensifier dans le cas d'une exploitation industrielle quelconque dans l'Arctique. Puisque, d'autre part, le détroit contient aussi une importante réserve d'hydrocarbures, nous avons de grandes décisions à prendre quant aux mesures de sécurité à adopter, advenant le cas où des travaux d'exploration et d'exploitation du pétrole et du gaz seraient entrepris, et ce, pour assurer l'autonomie énergétique à laquelle tous les Canadiens aspirent. Les intérêts des Inuit, qui continuent à dépendre des richesses biologiques de la région ne pourront manquer d'influencer fortement les décisions que nous prendrons quant à l'avenir de cette région.

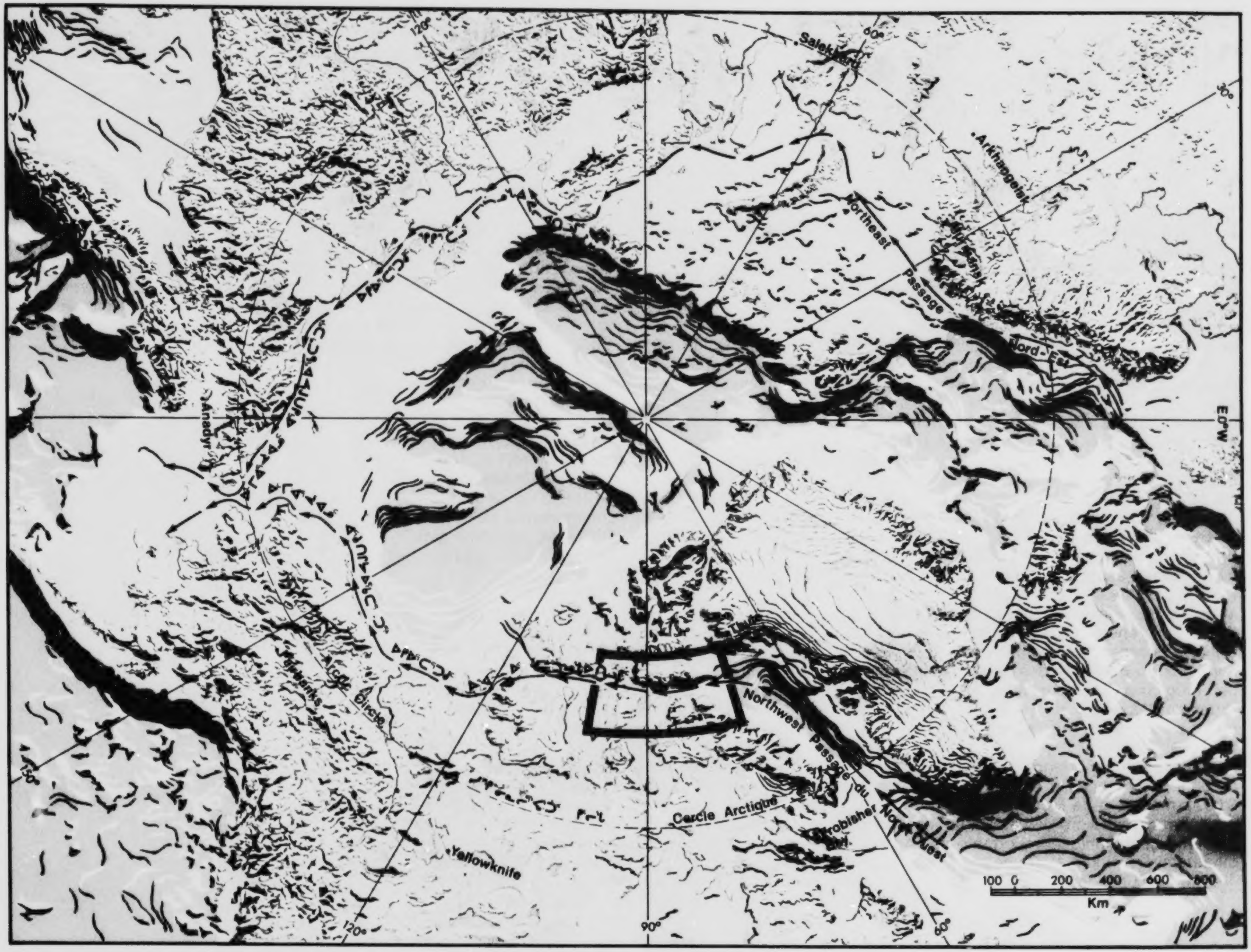
La région, son importance

Le détroit de Lancaster se trouve à environ 3 000 km au nord de Montréal. Ce profond chenal marin, au nord de l'île Baffin, est une particularité géographique importante de l'Arctique circumpolaire (figure 1). D'une longueur de 400 km et d'une largeur de 75 à 120 km, le détroit qui s'ouvre en s'évasant sur la baie Baffin à l'est, constitue l'un des principaux passages de l'archipel Arctique canadien. Il rejoint à l'ouest le détroit de Barrow ainsi que le réseau de détroits et de passages des îles de l'Arctique.

La zone d'étude, définie pour ce projet, est indiquée à la figure 2. Elle est limitée aux détroits de Lancaster et de Barrow et comprend les inlets et chenaux marins contigus de même que les zones côtières et les bas-plateaux des îles Bylot, Cornwallis et de la Petite île Cornwallis, une partie des îles Devon et Somerset ainsi que la presqu'île Brodeur et la péninsule Borden, dans l'île Baffin. L'étendue totale de ce secteur est de 260 000 km^2. Les communautés de Pond Inlet, d'Arctic Bay et de Resolute, de même que le complexe minier de Nanisivik sont situés à l'intérieur de cette aire.

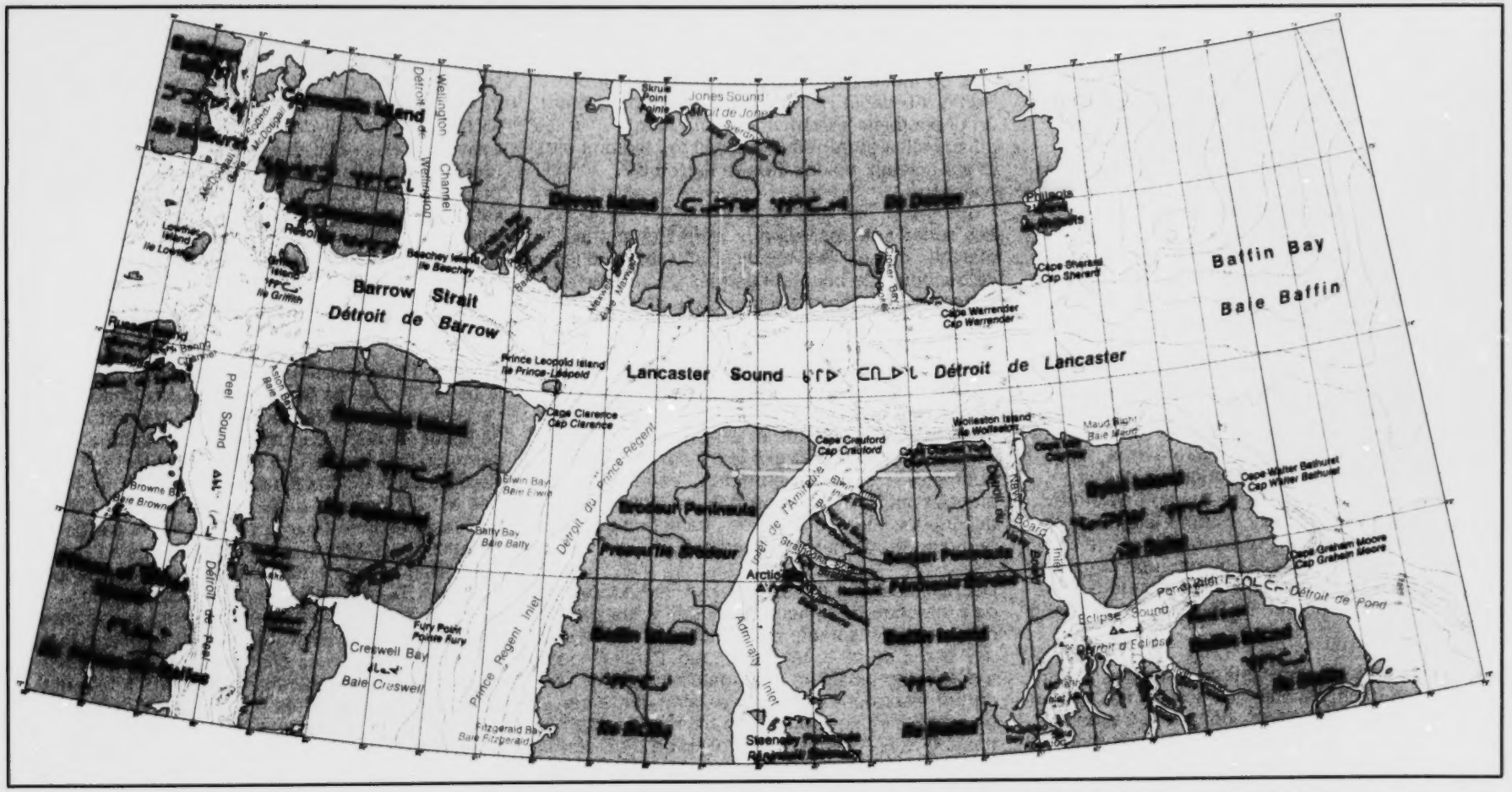
Les chercheurs reconnaissent que le détroit de Lancaster représente une zone critique pour la reproduction et la survie de populations d'oiseaux de mer dans l'Extrême-Arctique; de même, le détroit est l'un des habitats les plus importants des mammifères marins dans l'est de l'Arctique. Plusieurs millions d'oiseaux nidifient, se reproduisent et se nourrissent en cet endroit au cours de l'été. Nulle part ailleurs, on ne peut trouver autant d'espèces réunies incluant le fulmar boréal, le goéland bourgmestre, la mouette tridactyle, la marmette de Brünnich, et le guillemot noir. Parmi les mammifères marins, on compte 85 p. 100 des narvals de l'Amérique du Nord et 40 p. 100 des bélugas en plus d'une importante population de phoques annelés, de phoques du Groenland, et de phoques barbus. On remarque aussi de petites colonies de morses, et les baleines boréales, en voie de disparition, viennent encore en petit groupe dans ces eaux. Les ours blancs se retrouvent en grand nombre sur la glace.

Significance of the Lancaster Sound Region in the Context of the Circumpolar North • ᖃᓄᕐ ᑕᓗᕐᕿᑕᒃ ᖃᐅᔨᓴᕐᑕᐅᓂᐊᑕ ᐱᓕᕆᐊᕐᑎᓪᓗᓂ ᐅᕐᑭᐅᕐᑕᕐᑐᑎᒪᕐ ᐃᓯᒪᒥᓗᒍ • Importance de la région du détroit de Lancaster dans l'ensemble du Nord circumpolaire



1

The Study Area • ᖁᐅᓕᖅᖃᕐᓂᐊᕐᓂᖅ • La région d'étude



Prepared by / Préparée par
The Lancaster Sound Regional Study Working Group,
Department of Indian Affairs and Northern Development and
Jacobs Dobbin Associates Limited, Coastal and Ocean Planners

Le groupe de travail d'étude régionale du Lancaster Sound,
Ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada et
Jacobs Dobbin Associates Limited, planificateurs côtiers et océans

Place names in upright typeface are approved by the Canadian Permanent Committee on Geographical Names

Noms des lieux en caractère droit approuvés par le Comité permanent canadien des noms géographiques

2

On peut mieux apprécier l'abondance des richesses biologiques, comme la variété des mammifères marins, indispensables aux Inuit, en regardant attentivement le secteur qui entoure le détroit de Lancaster. La figure 3 situe l'Étude dans l'est de l'Arctique, ce qui inclut la côte ouest du Groenland, le nord de la baie Baffin, le détroit de Jones et la côte est de l'île Baffin sans oublier la polynie North Water.

Les principales zones d'eaux libres, comprenant les polynies et le littoral, sont indiquées sur cette carte ainsi que la direction générale du déplacement des courants de surface.

La polynie est une zone sans cesse renouvelée d'eaux libres, entourée de glace, provoquée par la présence de plusieurs courants, de marées, de vents et par la remontée de courants sous-marins. La polynie de North Water est la plus connue étant donné son étendue, sa permanence et sa situation géographique. Une autre plus petite, moins stable, se forme au début de l'été arctique près de l'entrée du détroit de Lancaster. Des plaques d'eaux libres importantes apparaissent le long de la côte ouest du Groenland, de la côte sud de l'île Devon et à proximité de l'île Bylot.

Le mouvement des courants sous-marins remontant à la surface, associé aux lisières des glaces et aux zones d'eaux libres, contribue à produire une source abondante de nourriture aux mammifères marins et aux oiseaux migrateurs et leur offre un abri. De nombreux groupes ne vivent pas de façon permanente dans le détroit, mais passent une partie de l'année dans d'autres polynies ou plaques d'eaux libres de la région de Baffin. Au début de l'été, ces eaux représentent un phénomène extrêmement important puisqu'elles attirent de nouveau les mammifères et les oiseaux marins vers le détroit de Lancaster.

Les zones côtières, les montagnes et les basplateaux de ces îles, peuplées d'oies blanches, de caribous, de boeufs musqués et d'autres espèces, contribuent également à la richesse biologique de la région. Pendant des milliers d'années, cette abondance de vie animale marine et terrestre a permis aux Inuit de se nourrir et de se loger. La faune de la région continue à être importante pour les résidants d'Arctic Bay, de Pond Inlet, de Resolute et de Grise Fiord, au sud de l'île Ellesmere, car elle leur permet de se nourrir et leur fournit, en outre, des revenus en argent comptant. A l'annexe A, on trouve une description plus détaillée des caractéristiques de la région du détroit de Lancaster.

Des associations canadiennes et internationales de protection du milieu examinent actuellement des plans d'ensemble pour conserver au moins une partie de cette région unique. Parcs Canada a déterminé plusieurs aires naturelles d'intérêt; on proposera que l'une de ces aires devienne parc national. Le Programme biologique international (P.B.I.) a suggéré la protection d'un certain nombre de sites écologiques particulièrement importants. Sur le plan international, deux régions du détroit ont été proposées comme sites du patrimoine mondial, et choisis par les pays membres de l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO). Il s'agit de l'entrée est du détroit de Lancaster et de l'île Prince-Léopold. Enfin, le dernier plan mondial touchant la conservation a été préparé par l'Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (U.I.C.N.R.). Dans ce document, il est mentionné que la création d'aires protégées dans «la toundra et le désert aride de l'Arctique» canadien, est une des priorités de cette association. Le projet inclut la région de l'Étude.

En plus d'être une source d'inquiétude quant à la protection de paysages splendides et de l'abondance de sa faune, la région du détroit de Lancaster revêt une importance particulière parce qu'elle exerce une influence directe sur la vie de tous les Canadiens. Le détroit forme l'entrée est du passage du Nord-Ouest, couloir d'eau navigable exploré pour la première fois par des Européens au XIX^{e} s. Il relie l'Atlantique au Pacifique. Des navires empruntent ce corridor depuis plus de 150 ans. Rappelons les explorateurs européens, les baleiniers marchands, suivis plus récemment par les navires de ravitaillement, les navires en mission scientifique et les navires transportant des minerais. Cependant, tous ont dû limiter leurs activités à la courte période des eaux libres qui s'étend de la mi-juillet à la fin d'octobre. Mais la crise mondiale actuelle de l'énergie et la détermination du Canada de recouvrer son autonomie pétrolière, peuvent

Northern Baffin Bay and the Study Area · ᐃᓚᒧᑦ ᖃᐅᔨᓴᕐᕕᐅᕙᖕᒧ · Partie nord de la Baie Baffin et la région d'étude

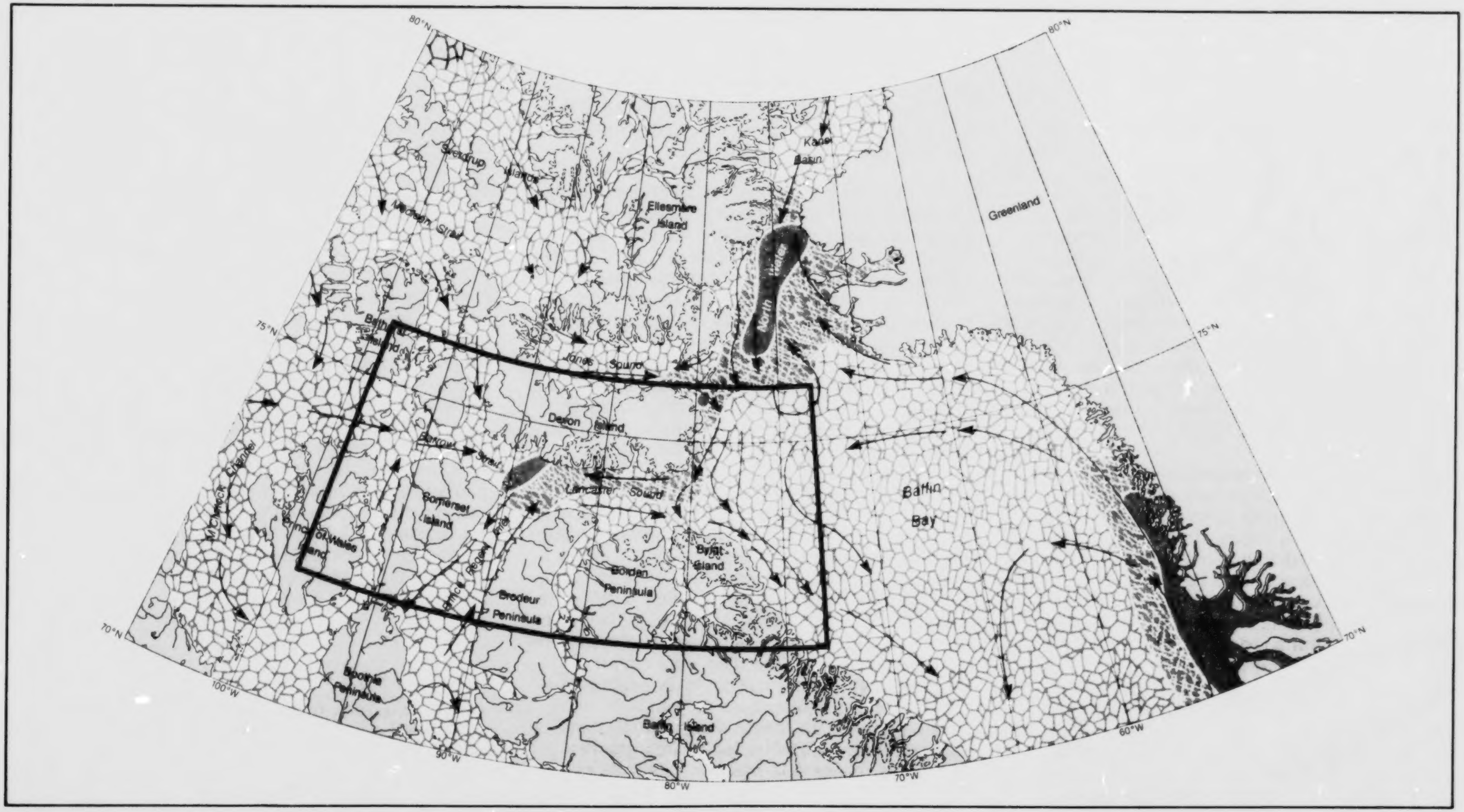
General Direction of Surface Flow • ᐃᒪᐅᑉ ᖃᕐᓕᑕ ᐃᒋᕋᓂᕐᓕ • Direction générale des courants de surface

Median Amount of all Ice: June 4 • ᓯᑯᖃᓂᕐᓕ: ᔫᓂ 4 • Quantité moyenne de toutes glaces: le 4 juin

Open Water • ᑕᕐᕆᐅᑉ ᓯᑯᖃᙱᑦᑐᖅ • Eaux libres

1/10 - 9/10 Ice Cover • 1/10 - 9/10 ᓯᑯᖃᓂᖅ • 1/10 - 9/10 Couverture de glace

9/10 - 10/10 Ice Cover • 9/10 - 10/10 ᓯᑯᖃᓂᖅ • 9/10 - 10/10 Couverture de glace



Scale in Kilometres 100 0 100 200 300

See map description for information sources • Voir les descriptions des cartes pour les sources d'information

3

radicalement changer cet état de choses.

Une proposition, formulée par l'industrie, est actuellement à l'étude ; elle préconise le transport, durant toute l'année, du gaz naturel liquéfié (G.N.L.) dans de puissants méthaniers brise-glace, de l'île Melville jusqu'à la partie est du Canada, en passant par le détroit de Lancaster. On envisage même d'utiliser de plus puissants pétroliers brise-glace pour transporter le pétrole brut de la mer de Beaufort jusqu'aux raffineries de la côte est du Canada, en empruntant le passage du Nord-Ouest. On a estimé qu'avant la fin du siècle, le rythme actuel de la circulation maritime passerait d'un bateau par jour, durant la courte période des eaux libres, à trois bateaux par jour, pendant toute l'année.

En plus de présenter la possibilité de devenir un passage pour le transport du pétrole et du gaz, le détroit de Lancaster possède lui-même des réserves d'hydrocarbures. Un certain nombre de structures géologiques d'une grande richesse ont été déterminées dans le détroit et la partie adjacente de la baie Baffin. Bien que le gouvernement ait refusé la première demande d'un forage d'exploration, d'autres propositions sont en cours de préparation. L'exploration et l'exploitation ultérieures des gisements qui pourraient être découverts, auraient des conséquences sérieuses pour le détroit de Lancaster et pour les communautés inuit de la région, car elles signifieraient la construction d'installations et de ports, la présence d'une main-doeuvre relativement nombreuse, et la menace d'une explosion ou d'un important déversement de pétrole. De plus amples détails sur les utilisations éventuelles et futures du détroit de Lancaster sont données aux annexes B et C.

Il est clair que chacun de ces développements possibles aurait une influence directe sur l'environnement de la région et sur les Inuit dont le mode de vie a rapidement évolué durant les cinquante dernières années. Il est également évident que la mise en valeur des ressources non renouvelables apporterait de réels avantages économiques aux résidants de ces régions, aux Territoires du Nord-Ouest ainsi qu'à l'ensemble du Canada. Cependant, la portée de toutes ces initiatives ne pourra être évaluée qu'après un examen détaillé de tous les coûts et avantages aux niveaux régional, territorial et national.

L'Étude

C'est à la suite d'une audience publique, tenue en 1978 en vue d'examiner une demande d'autorisation pour un forage d'exploration dans le détroit de Lancaster, présentée par la *Norlands Petroleum Limited*, que cette étude a été entreprise. Les fonctionnaires, chargés de l'audience dans le cadre du Processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (P.É.E.E.), ont conclu que toute évaluation des conséquences écologiques et socio-économiques d'un forage d'exploration dans ce secteur, ne pourrait être isolée des grandes questions reliées à la mise en valeur de cette région. La Commission a par conséquent recommandé que le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, principal organisme fédéral de coordination et de planification pour le Nord, fasse une étude d'ensemble sur les problèmes complexes découlant de l'utilisation des ressources dans cette région. Cette proposition a été acceptée par le ministre du MAINC.

Dans ce contexte, le Programme des affaires du Nord a donc commencé, à l'automne 1979, l'Étude de la région du détroit de Lancaster. Celle-ci a été menée en collaboration avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et les ministères fédéraux de l'Énergie, des Mines et des Ressources, des Affaires extérieures, de l'Environnement, des Pêches et des Océans, de la Défense nationale et des Transports. L'organisation de l'Étude est décrite à l'annexe D. Dès le début, il fut décidé de préparer un Livre vert[1]. Ce document devrait servir d'instrument de travail et permettre de rassembler les discussions systématiques aussi bien qu'exhaustives tenues avec les résidants touchés, les organisations et les personnes intéressées par la question importante de l'utilisation éventuelle des secteurs marin et terrestre de cette région.

[1]En général, on utilise l'expression *livre vert* pour se référer à un document préparé par le gouvernement dans le but de susciter un grand débat public sur une question spécifique ou une politique donnée. Le *livre vert* est donc destiné à présenter une description claire et précise du problème et à exposer la variété des possibilités et des options valables qui seraient susceptibles de le résoudre.

Dans un message daté du 17 octobre 1979 et adressé au conseil de la région de Baffin, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien de cette époque, expliquait que le but du Livre vert ne consisterait pas à établir un «modèle de développement» mais plutôt à amorcer la discussion publique sur la gestion éventuelle de la région. Dans ce message, il parlait de la grande diversité d'utilisations que pourrait offrir cette région, mais notait cependant que certaines seraient incompatibles, soit entre elles, soit avec l'environnement. Il signalait également l'importance de sauvegarder la culture traditionnelle et le mode de vie des Inuit qui habitent la région du détroit de Lancaster et affirmait que des facteurs tels que la protection de l'environnement, la présence de pétrole brut ou de gaz naturel, devaient être examinés. Afin de permettre des prises de décision en toute connaissance de cause, le Ministre soulignait l'importance de pouvoir cerner parfaitement les grands problèmes concernant cette région.

C'est pourquoi ce document ne propose pas un plan de mise en valeur de ce secteur, mais il présente plutôt les bases d'une méthode de planification. Il cherche à faciliter la planification de l'utilisation des terres et des eaux ainsi que les prises de décision par les organisations concernées qu'elles soient fédérales, territoriales ou locales. Il ne s'agit pas non plus d'une évaluation des répercussions sur le milieu — de telles études sont faites séparément pour chaque projet sous la direction du Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement. Ce rapport renferme toute la documentation pertinente permettant d'acquérir une vue d'ensemble sur les utilisations éventuelles de cette région et d'envisager l'ampleur de leurs conséquences.

En tant que base du processus de planification d'ensemble de la région du détroit de Lancaster, le Livre vert et les rapports documentaires complémentaires résument les connaissances disponibles sur les caractéristiques physiques et biologiques de l'environnement, la situation socio-économique actuelle de même que la diversité des utilisations présentes et futures de la région de l'Étude. Le Livre vert propose aussi, comme sujet de discussion, quelques choix ou options de plans d'action touchant l'expansion, la mise en valeur et la gestion de ce secteur avant la fin du siècle.

L'Étude de la région du détroit de Lancaster a été divisée en trois étapes. La première correspondait à la compilation de données détaillées sur la région et à la préparation d'un atlas de données préliminaires et de rapports documentaires (voir l'annexe E). Un résumé de cette base de données, une analyse de leurs interactions, et les questions principales sur les directions futures dans cette région ont été intégrés à l'ébauche du Livre vert. Ce document est devenu par la suite l'outil principal de travail au cours de la deuxième étape de l'Étude, soit l'examen public.

La deuxième étape a été une suite de réunions publiques tenues dans les quatre communautés de la région, suivies par deux ateliers, l'un à Resolute, l'autre, à Ottawa. Cet examen public a suscité des commentaires d'une grande importance provenant de tous les secteurs intéressés. Les vues d'ensemble, les opinions et les analyses recueillies serviront à établir une base solide pour la planification et les prises de décision touchant l'avenir de la région[2].

Et la troisième étape correspondait à la mise à jour des données et à la rédaction de la version définitive du Livre vert qui tient compte de tous les renseignements obtenus au cours de l'étape d'examen public. On espère que le Livre vert procurera l'ensemble de l'information reliée aux prises de décision actuelles et éventuelles, touchant l'aménagement et la gestion de la région du détroit de Lancaster et qu'il sera à l'origine d'un élargissement des connaissances sur ce chapitre.

[2]P. Jacobs, *Population, Ressources et Environnement : perspectives d'utilisation et de gestion de la région du détroit de Lancaster, Étape d'examen public*, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien 1981.

II Considérations et sujets de discussion

Le grand public a eu l'occasion d'examiner les activités susceptibles d'avoir lieu dans la région du détroit de Lancaster ; celles-ci ont été présentées dans l'ébauche du Livre vert ; (se reporter à l'annexe B). L'industrie, le gouvernement, les Inuit, des groupes spéciaux et des particuliers ont examiné les activités possibles et éventuelles ainsi que les directions proposées que pourrait prendre une mise en valeur ; ils ont aussi exprimé leurs opinions et fait part de leurs inquiétudes lors de réunions publiques organisées dans quatre communautés de la région et deux ateliers officiels (l'un, tenu à Resolute, l'autre, à Ottawa) ainsi que sous forme de communications. Ces commentaires ont porté sur l'ébauche du Livre vert, les rapports documentaires et la perspective générale de l'Étude. Les réponses du public ont couvert une grande diversité de points de vue et de valeurs, chaque secteur ayant manifesté ses préoccupations et ses intérêts. Une synthèse et une analyse de l'ensemble sont insérées dans le rapport préparé par le professeur Peter Jacobs qui a présidé l'atelier de Resolute et celui d'Ottawa[1].

Grands thèmes

Protection de l'environnement
Tout le monde était d'accord pour reconnaître que le détroit de Lancaster possède des caractéristiques biologiques particulières qui le rendent unique et pour recommander la protection immédiate de certaines zones importantes pour la faune, l'histoire et la culture. Étant donné que l'écologie de cette région est d'une importance qui dépasse les limites régionales et nationales, certains proposent de replacer la protection de cette aire géographique dans une perspective plus générale.

Tous les secteurs du public envisagent la création d'un parc national dans la région. Cependant, des représentants de l'industrie, conscients du fait que l'extraction de ressources non renouvelables n'est pas autorisée dans les limites d'un parc national, estiment que les régions possédant des réserves d'hydrocarbures ou des minerais exploitables, ne devraient pas faire partie d'un parc. C'est pourquoi l'industrie considère que la participation de tous les groupes intéressés est souhaitable pour établir les limites d'un parc national. A condition que la réseve devienne un parc, une fois réglée la question des revendications foncières, les Inuit acceptent la création d'une «réserve parc national». De cette façon, le tourisme augmenterait et les genres d'emploi offerts seraient plus compatibles avec le mode de vie traditionnel des Inuit.

Les écologistes soutiennent que la protection de l'environnement ne devrait pas se borner aux limites d'un parc national. Ils manifestent également une certaine inquiétude parce que la région à protéger en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux* ne représente qu'une superficie peu importante, à savoir celle de l'île Bylot et du détroit d'Éclipse. Certains groupes trouvent qu'un plan d'ensemble pour la conservation de la région pourrait assurer la protection de la faune locale.

Ce plan déterminerait en premier lieu les niveaux de protection requis pour tous les habitats de la région, indépendamment des propositions et des intérêts actuels pour la conservation. Des mesures appropriés pourraient alors être instaurées afin d'assurer la protection adéquate de ces ressources.

L'Arctique représente pour de nombreuses personnes une partie importante du système physique du globe dans lequel seuls des «développements sans risque» devraient être autorisés. Il a été recommandé de suivre la ligne de conduite préconisée par la Stratégie mondiale de la conservation pour prévoir la mise en valeur de la région du détroit de Lancaster; il est rappelé que «la conservation est un processus qui touche tous les secteurs et non un secteur d'activité particulier en soi».[2]

Économie régionale stable
Les habitants de la région s'inquiètent d'un développement industriel prématuré qui pourrait entraîner un essor trop rapide de l'économie

[1] P. Jacobs, op. cit., (voir chapitre I du Livre vert)

[2] *Stratégie mondiale de la conservation des ressources vivantes pour un développement viable*, Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources, 1980.

locale, suivi d'une chute inévitable. Ils voudraient avoir l'occasion de considérer d'autres activités avant de participer à toute nouvelle initiative.

Les Inuit aimeraient stimuler le tourisme dans ce secteur. Ils admettent que l'investissement de capitaux est moindre dans ce domaine que dans celui des ressources non renouvelables, et que cette spécialité peut offrir de nombreuses chances à la petite entreprise tout en augmentant l'emploi dans des activités compatibles avec leur style de vie traditionnel. Cette théorie a gagné de nombreux adeptes. Certains pensent que le tourisme, grâce à la création d'emplois dans les affaires gérées par les Inuit, sera un complément à leur mode de vie et procurera des avantages économiques à long terme. D'autres croient qu'une promotion rationnelle du tourisme dans la région, et ce, dans le cadre d'une économie solide fondée sur l'exploitation des ressources renouvelables, fournirait une meilleure assise économique correspondant aux souhaits des Inuit. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest estime que le tourisme peut améliorer la vie de la région sans en menacer les ressources naturelles.

Malgré tout, on s'inquiète des conséquences, découlant d'un tourisme mal dirigé, sur la faune ainsi que sur les sites archéologiques et historiques. Certains estiment que la planification du tourisme et celle des parcs devraient être envisagées simultanément. La saison touristique actuelle est aussi un sujet de discussions, étant donné que la plupart des activités ont lieu en juillet et en août. Enfin, le coût élevé des moyens de transport pour parvenir dans cette région, est également un obstacle à l'expansion.

Mise en valeur des ressources non renouvelables
Pour l'instant, la majorité des Inuit s'oppose à de nouvelles activités industrielles dans la région. Ils font remarquer qu'ils n'ont pas eu le temps de se préparer à une évolution importante et que des mesures de sécurité convenant à l'environnement n'ont pas encore été démontrées. Ils sont aussi convaincus que la question des revendications foncières doit être réglée avant d'approuver d'autres projets.

Par contre, les porte-parole de l'industrie considèrent que les forages d'exploration, l'exploitation minière et la navigation toute l'année sont des activités compatibles avec le caractère de la région.

Ils soulignent que tous les travaux industriels n'exigent pas les mêmes services ou rythmes de soutien, ou qu'ils n'ont pas les mêmes répercussions sur l'environnement. Le secteur privé affirme que des règlements adéquats sont déjà en vigueur pour assurer le respect de conditions environnementales acceptables et qu'une planification pertinente empêchera maintenant l'essor de malaises sociaux que beaucoup redoutent. Le point de vue de l'industrie n'est pas de retarder indûment le développement industriel de la région.

Le gouvernement fait ressortir que l'exploration du pétrole et du gaz, à n'importe quel prix, n'a jamais fait partie de sa politique. Le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources a clairement défini sa politique du «besoin de savoir» en ce qui concerne le détroit de Lancaster en affirmant que : «nous aimerions savoir si cette région contient des gisements de pétrole et de gaz aptes à l'exploitation commerciale mais nous n'avons pas besoin de le savoir immédiatement»[3]. Ce point de vue est absolument contraire à celui exprimé par certains porte-parole de l'industrie qui considèrent comme impératif une expansion de grande envergure dans le détroit de Lancaster et ce, dans un avenir proche.

Le gouvernement et tous les secteurs intéressés reconnaissent que les Inuit de la région se sentent menacés par le caractère immédiat de ces initiatives. Ils s'accordent à dire que la planification régionale doit tenir compte des effets sociaux des activitiés industrielles de même que du désir de participation des Inuit, à tous les niveaux possibles.

Parmi les différentes propositions, les habitants de la région se sentent spécialement menacés par le Projet pilote de l'Arctique qui prévoit, par le passage du Nord-Ouest, le transport de gaz

[3] J.P. Hea, *Submission on Behalf of the Department of Energy, Mines and Resources Lancaster Sound Regional Study Workshop*, Ottawa, May 1981; 4 p (LSRS Open File No. S-05). (La traduction n'était pas disponible au moment de la préparation de la version française du Livre vert).

naturel liquéfié par méthanier. Les Inuit, particulièrement ceux de Resolute, se préoccupent de la sécurité d'une telle navigation toute l'année et des effets des sillages des navires sur la glace. Ce dernier point pourrait modifier les habitudes de chasse. Plus encore que les conséquences du P.P.A., les Inuit appréhendent le transport par bateau, durant toute l'année, du pétrole brut, polluant puissant. En effet, ils craignent qu'une telle navigation ne suive le début du P.P.A. avant même que ce projet n'ait été évalué de façon pertinente. Les Inuit, les écologistes et bien d'autres veulent obtenir l'assurance que l'expérience d'une navigation en toute saison découlera d'abord d'un projet pilote. Ils espèrent que ce dernier aura été convenablement évalué avant que ne soit considérée l'approbation du transport par cargo, d'un polluant tel que le pétrole.

Sujets de discussion

L'attention du public est dirigée la plupart du temps non sur des propositions de projets particuliers, mais sur des questions beaucoup plus vastes sous-jacentes à la mise en valeur du Nord et à son évolution politique. Dans la perspective des négociations actuelles sur les revendications foncières, le rythme de l'essor industriel est un problème majeur. La participation locale aux décisions et à la direction de l'avenir de la région est également un thème important, de même que la répartition des coûts et des avantages qui résulteraient de tous les développements éventuels. Le libre choix d'un mode de vie est également une question fondamentale pour les résidants.

Ces questions ne sont ni nouvelles ni particulières au détroit de Lancaster ; elles ont été soulevées en raison de leur relation avec d'autres propositions faites dans le Nord. Néanmoins, les prendre en considération devient un problème urgent à l'heure actuelle, étant donné la nature et l'envergure du projet touchant le détroit de Lancaster et la vitesse avec laquelle l'industrie espère lancer des projets particuliers.

Les opinions sur tous ces sujets sont très variées. Les différents secteurs les envisagent sous plusieurs angles : mondial, national, régional, et local. Concilier l'ensemble reste très difficile mais de première importance, si l'on veut parvenir à un consensus sur le développement de la région.

Rythme de la mise en valeur

Les Inuit s'inquiètent du fait que des projets industriels ont été approuvés et continuent à l'être, avant même que la question des revendications foncières ne soit réglée. Leurs objections à ce chapitre ont été exprimées par des particuliers, par les conseils des communautés, par les associations inuit nationales et régionales, par l'Association des Inuit de la région de Baffin, et par l'Inuit Tapirisat du Canada. Les Inuit reconnaissent que les projets de mise en valeur des ressources non renouvelables, commencés avant le règlement des revendications foncières, ne seront pas soumis aux termes de l'accord sur les revendications, lorsque celui-ci sera signé. Les Inuit ne pourront pas, par conséquent, exercer un contrôle réel sur ces projets ou en retirer le maximum d'avantages. Leur position est donc la suivante : aucun nouveau projet industriel ne devrait être approuvé avant le règlement de cette question.

A ce sujet, le gouvernement du Canada considère qu'un règlement juste et équitable fait déjà partie de ses priorités. (Se reporter au chapitre IV, pour de plus amples détails.) Cependant, étant donné les autres priorités du gouvernement, celui-ci a déjà pris des décisions quant à l'avenir de certaines activités projetées dans cette région, et ce, même si les négociations sur les revendications foncières continuent toujours.

Aux allusions relatives à ce dernier point, les porte-parole de l'industrie répondent par des déclarations pragmatiques défendant leurs propres intérêts. Ils affirment, entre autres, que le calendrier prévu pour les projets de grande envergure, exige une organisation tangible et réaliste qui permette une planification adéquate. Ils soutiennent que l'assertion suivante : «quand la question des revendications foncières sera réglée» ne donne aucune indication quant à la date du règlement et n'est d'aucune utilité pour la planification de leurs projets. Toutes les parties intéressées souhaitent que cette affaire soit classée d'une façon équitable et que le développement de la région commence à un rythme acceptable pour tout le monde. Cependant, selon certains groupes, il n'est ni possible ni souhaitable de retarder le début de la planification de l'exploitation éventuelle de la région, jusqu'à la signature d'un accord définitif.

La plupart des gens de la région estiment qu'ils n'ont pas les compétences nécessaires pour tirer parti au maximum des avantages offerts par les occasions qui se présenteront, lorsque les projets industriels seront éventuellement lancés. Il convient de définir les emplois possibles ainsi que les programmes de formation afin de préparer les résidants à cette situation ; et cela demande du temps. Les Inuit souhaitent voir retarder la mise en valeur de la région, afin de recevoir cette spécialisation. Cependant, les porte-parole de l'industrie croient qu'il est possible de créer ces programmes parallèlement au développement.

Participation et direction
Les Inuit désirent absolument participer d'une manière valable aux décisions affectant leur avenir. C'est pourquoi ils affirment que leur présence passive aux comités consultatifs ne leur permet pas d'atteindre leurs buts. Ils veulent jouer un rôle au chapitre de la prise des décisions sur l'avenir de leur région et à celui de la rédaction des lignes de conduite sur le Nord. Ils demandent à être représentés dans toutes les commissions de planification et de gestion qui pourront être créées pour diriger la mise en valeur ainsi que dans tous les organismes chargés de contrôler le transport maritime toute l'année, dans le détroit de Lancaster.

En général, le public accepte volontiers l'idée de la participation réelle des gens de la région. Cependant, l'industrie et le gouvernement craignent que les Inuit n'exercent un droit de veto sur les projets proposés pour ce secteur. Petro-Canada, dans une déclaration qui traduit bien la position de l'industrie, affirme que les résidants doivent intervenir dans la mesure où leur influence reflète leurs intérêts et leur dépendance vis-à-vis la région à l'étude.

La question d'un contrôle général, posée par les Inuit sera discutée au moment des négociations sur les revendications foncières. En attendant, on s'accorde à dire qu'il faut trouver un terrain d'entente pour répondre à ces demandes légitimes.

Répartition des coûts et des avantages
Le secteur privé soutient que la mise en valeur des ressources non renouvelables de la région du détroit de Lancaster est d'un grand intérêt sur le plan national parce qu'elle rend plus tangible l'autonomie énergétique du pays. Les Inuit admettent l'importance de ce point de vue, mais font en même temps remarquer qu'il y a des injustices flagrantes dans la répartition des coûts et des avantages découlant de ces activités dans le Nord. Ils estiment, que les Canadiens du Sud profitent plus de la situation — les bénéfices allant dans l'ensemble aux sociétés — et que la main-d'oeuvre saisonnière et qualifiée vient dans le Nord, pour occuper des emplois temporaires hautement rémunérés pour lesquels les résidants n'ont aucune formation. Bien que ces projets ne rapportent aux habitants qu'un minimum d'avantages économiques, il est probable que les coûts sociaux seront, pour la plupart, entièrement à leur charge.

Les porte-parole de l'industrie et du gouvernement répondent à ces observations en insistant sur les mesures concrètes qu'ils ont l'intention de prendre pour préparer ces communautés à l'éventualité d'un développement industriel. Ils proposent d'élaborer et de dispenser des cours de formation, d'installer des bureaux d'information et de consultation pour les travailleurs et les étudiants, de stimuler et d'aider les entreprises locales, et de chercher à comprendre les aspirations des résidants de la région. Malgré les bonnes intentions apparentes des industriels et des politiciens à ce sujet, les Inuit restent sceptiques quant aux résultats positifs de cette mise en valeur. A leur avis, il s'agit encore une fois d'une fuite des bénéfices vers le Sud, au plus grand détriment des habitants.

Choix du mode de vie
La chasse, la pêche et le piégeage sont encore des sources importantes de revenus et de nourriture pour toutes les communautés de la région. Bien que de nombreux Inuit aient un travail salarié, la plupart s'adonnent dans une certaine mesure à la chasse, à la pêche et au piégeage, activités qu'ils considèrent comme indispensables à leur survie. Le maintien des habitudes alimentaires traditionnelles fait partie intégrante de leur bien-être. C'est pour ces raisons que les Inuit s'opposent aux projets susceptibles de modifier les schèmes migratoires ou l'importance des populations animales qu'ils chassent; ces changements pourraient menacer ou limiter leur liberté du choix d'un mode de vie. Sans préconiser le retour à la terre pour tout le monde, ils

voudraient choisir dans la mesure du possible entre un mode de vie dépendant d'un travail salarié, et un autre, dépendant de la chasse ou bien un heureux mélange des deux. Un système d'éducation proposant une formation technique et administrative, sera nécessaire si les résidants de la région veulent participer à une économie salariale à des niveaux correspondant à leurs aspirations.

Le secteur privé envisage la possibilité de lancer des projets industriels de grande envergure, sans pour autant perturber la faune ou les habitudes de chasse des Inuit. En réponse au désir exprimé par les Inuit sur la nécessité d'obtenir des programmes de formation conçus pour mieux les préparer à participer à une économie salariale, les représentants de l'industrie affirment qu'il devrait y avoir des consultations intensives avec les communautés de façon à offrir des programmes adéquats. Les porte-parole de l'industrie répètent, cependant, que retarder les projets d'exploitation des hydrocarbures ne serait pas dans l'intérêt national et que l'expansion ainsi que la formation peuvent très bien aller de pair. Toujours selon ces mêmes personnes, il est possible de prévoir des horaires de travail qui permettent aux ouvriers inuit de combiner un emploi avec des activités de chasse, de pêche et de piégeage.

III Options proposées

Dans l'ébauche du Livre vert, la question suivante a été posée aux Canadiens : «Quel serait, selon vous, le meilleur plan de mise en valeur pour la région du détroit de Lancaster?» Les opinions reçues ont indiqué une grande variété de vues et de perspectives sur l'avenir de la région, tout en reflétant les intérêts divers des différents secteurs intéressés. Ce chapitre présente une analyse de six possibilités reposant sur les souhaits exprimés par le grand public quant à l'essor éventuel de la région. Ces options ne sont pas les seules à être considérées actuellement. Cependant, on pense qu'elles correspondent à l'ensemble des avis recueillis au cours des audiences publiques. Ces choix, décrits plus loin, vont de la plus stricte protection de l'environnement de la région à un développement économique de grande envergure. Les options n'ont pas encore été approuvées par le public, le gouvernement, ni l'industrie, et sont présentées ici uniquement pour encourager les discussions. De cette façon tous pourront apporter, espérons-nous, une contribution valable aux décisions touchant l'avenir de cette région.

Option n° 1 : aucun nouveau projet de mise en valeur

Hypothèse
Aucun nouveau projet ne devrait être envisagé pour la région du détroit de Lancaster.

Raisonnement
Les Inuit ont affirmé que les activités de mise en valeur des ressources avaient été à l'origine d'une tension sociale dans leurs communautés et qu'ils avaient besoin de temps pour s'adapter à de nouvelles situations. L'Inuit Tapirisat du Canada (I.T.C.), l'Association des Inuit de la région de Baffin (A.I.R.B.) ont demandé l'arrêt des activités de mise en valeur des ressources renouvelables et non renouvelables, en attendant le règlement des revendications foncières.

Description des activités
Dans cette perspective, aucune nouvelle expansion ne sera autorisée pour la région. Les propositions de projets, y compris celles qui envisagent la navigation pendant toute l'année des navires canadiens, ne seraient pas considérées. Aucune prospection ne serait permise et l'extraction des ressources actuelles ainsi que les projets concernant la chasse ne pourraient être développés. On n'aménagerait ni parc ni aire de conservation.

Répercussions
Cette option donnerait l'assurance que les négociations des revendications foncières ne seraient pas affectées de façon négative par de nouvelles initiatives et elle accorderait aux Inuit le temps de définir leurs objectifs. Celle-ci ne pourrait probablement pas rester longtemps en vigueur. Elle devrait être évaluée périodiquement en fonction de l'essor démographique, des conditions socio-économiques éventuelles et des conditions futures de conservation. Cette option n'épouserait ni les intérêts du Programme énergétique national, ni ceux de l'industrie des ressources non renouvelables, tant sur le plan national que sur le plan international. Le gouvernement canadien a, par ailleurs, indiqué antérieurement qu'il n'empêcherait pas les navires étrangers d'avoir accès au passage du Nord-Ouest.

Option n° 2 : protection de l'environnement

Hypothèse
La protection de l'environnement et des ressources biologiques de la région du détroit de Lancaster devrait être garantie avant qu'aucun projet d'utilisation des ressources ne soit autorisé.

Raisonnement
Le détroit de Lancaster est caractérisé par une vie marine abondante qui le rend unique en Amérique du Nord et probablement dans l'Arctique circumpolaire. On n'a pas encore compris les raisons précises de cette richesse biologique. Tel qu'il est expliqué à l'annexe A, les oiseaux et les mammifères marins, vivant dans le détroit, représentent une partie importante des espèces vivant dans le monde entier ou dans le continent nord-américain, telles que le narval, le béluga, la baleine boréale (en voie de disparition), le fulmar boréal et la mouette tridactyle. L'entrée est du détroit de Lancaster ressemble à un entonnoir où se regroupent les phoques migrateurs, les morses, les baleines et les oiseaux marins. Les autochtones de cette région, de la côte ouest du Groenland, des côtes de l'île Baffin et du Labrador, comptent sur ces ressources marines pour conserver leur mode de vie et leurs habitudes alimentaires.

Un certain nombre de sites particulièrement importants ou biologiquement fragiles ne sont pas protégés à l'heure actuelle. Parcs Canada a l'intention de créer un parc national dans la région, et le détroit de Lancaster, dans son ensemble, répond aux critères d'appellation du patrimoine mondial, définis par la Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel de l'UNESCO. Le détroit est également situé dans une zone de protection à «grande priorité», telle qu'indiquée dans la Stratégie mondiale de la conservation.[1] Si l'exploration et l'exploitation du pétrole sont autorisées et si le transport se fait par le passage du Nord-Ouest, des déversements pourraient éventuellement survenir: les conséquences d'un déversement important risqueraient d'être catastrophiques pour l'environnement. On peut soutenir que le Canada a la responsabilité morale, envers les Inuit, envers la nation et envers le monde entier, de veiller à ce qu'une catastrophe de ce genre ne se produise pas. Un pays aussi riche que le Canada en ressources naturelles, devrait assurer la protection de cette région marine si intéressante sur le plan biologique.

Description des activités
La première mesure à prendre devrait être la préparation d'un plan d'ensemble de conservation pour la région. Tous les habitats devraient être évalués ainsi que les diverses conditions à imposer pour la protection de l'environnement. Les écosystèmes devraient être étudiés complètement, y compris la relation qui existe entre le détroit de Lancaster et la polynie North Water. Ce plan comprendrait des projets qui tenteraient de faire correspondre les critères de conservation à des lieux de protection adéquats tels que des sites du patrimoine mondial, des refuges marins, des parcs nationaux, des points d'intérêt national, des aires nationales réservées à la faune, des refuges d'oiseaux migrateurs, des réserves territoriales. Les audiences publiques devraient permettre d'évaluer et de commenter la proposition de stratégie globale de conservation avant que celle-ci ne soit soumise à l'approbation du gouvernement. En dernier lieu, il faudrait prendre des mesures législatives pertinentes pour conserver et protéger les richesses biologiques du détroit de Lancaster.

Dans cette perspective, aucune nouvelle mise en valeur des ressources ne serait autorisée, en attendant l'application de la stratégie globale de conservation. Par la suite, on pourrait envisager une certaine exploitation des ressources, mais si elle reste compatible avec cette stratégie. Les forages d'exploration dans le détroit ainsi que le transport maritime du pétrole brut dans des pétroliers brise-glace durant toute l'année, seraient inacceptables dans un proche avenir. On pourrait autoriser un projet de petite envergure de transport maritime de G.N.L., le long d'itinéraires soigneusement surveillés.

Répercussions
Cette option ferait davantage ressortir la position internationale du Canada, dans le domaine de la protection de l'environnement de l'Arctique. Cela renforcerait la crédibilité du gouvernement sur le plan moral et écologique, auprès d'une large proportion de la population et diminuerait les effets négatifs sur le mode de vie traditionnel des Inuit tout en préservant leurs chances et leur choix d'un autre style de vie. Par contre, certains Inuit pourraient considérer que cette option est une sorte de restriction permanente à la mise en valeur des ressources, une fois réglée la question des revendications foncières, ainsi qu'une limitation éventuelle de la chasse; cette dernière pourrait augmenter en fonction de l'essor démographique. Cette option ne concorderait pas avec les objectifs du Programme énergétique national et ceux de l'industrie des ressources non renouvelables.

Option n° 3 : économie des ressources renouvelables

Hypothèse
Les ressources renouvelables de la région du détroit de Lancaster devraient être exploitées afin de répondre aux demandes économiques à plus long terme des Inuit.

Raisonnement
Tout au long de leur histoire, les Inuit ont compté sur les richesses naturelles du détroit de Lancaster. Au cours des dernières années, la réalisation de projets touchant les ressources non

[1] U.I.C.N.R. op. cit., chapitre II

renouvelables, a laissé aux Inuit peu de contrôle sur le rythme de l'expansion et semble également menacer maintenant l'économie de la région fondée essentiellement sur ces ressources. Une stabilisation de l'économie de la région pourrait apporter aux Inuit une assise économique plus solide et donc les aider à retrouver un certain contrôle en ce domaine.

Description des activités
Plusieurs aspects de l'option n° 2 seraient repris, notamment la création d'un parc national dans la région de l'île Bylot – détroit d'Éclipse. Un plan d'action touchant la conservation des espèces et des sites importants serait mis en place.

La chasse, la pêche et le piégeage continueraient, mais de meilleures méthodes de gestion seraient introduites, dans la mesure du possible, afin d'augmenter la production. Les ressources renouvelables seraient exploitées de façon continue afin de proposer une source locale d'approvisionnement et de produits à vendre. Les parcs nationaux et les secteurs laissés à l'état sauvage dans cette région, pourraient servir à stimuler le tourisme dans la zone du détroit de Lancaster et des services complémentaires seraient organisés à cet effet.

Les forages d'exploration pour le pétrole et le gaz dans le détroit de Lancaster de même que le transport maritime de ces produits, par navire-citerne brise-glace, toute l'année seraient inopportuns. Le transport maritime du G.N.L. serait autorisé à titre expérimental seulement et le long d'itinéraires soigneusement surveillés. En général, l'exploration et l'exploitation des mines seraient interdites, bien que ces activités puissent être envisagées dans des zones peu fertiles.

Répercussions
Il faudrait un certain temps pour encourager l'essor d'une économie reposant sur l'exploitation des ressources renouvelables. Une telle orientation aurait pourtant le double avantage de préserver les principales composantes de l'environnement et de tirer plus efficacement parti des ressources biologiques du détroit de Lancaster. Les Inuit pourraient conserver leur mode de vie traditionnel. Par contre, l'exploitation des hydrocarbures conformément au Programme énergétique national, ne serait pas possible dans cette option.

Option n° 4 : navigation dans le passage du Nord-Ouest

Hypothèse
La mise en valeur des ressources non renouvelables pourrait se limiter à des activités locales indispensables au maintien du passage du Nord-Ouest, voie maritime ouverte toute l'année.

Raisonnement
Certains pensent que les ressources biologiques de la région sont suffisamment importantes pour être menacées par les forages d'exploration. D'autres pensent que le mode de vie des Inuit ne devrait pas être bouleversé par les projets de mise en valeur. Malgré tout, il ne faut pas oublier les besoins nationaux en matière d'énergie. C'est pourquoi certains proposent que le Canada transforme le passage du Nord-Ouest, en voie maritime praticable toute l'année, afin de transporter rapidement depuis la mer de Beaufort et l'Extrême-Arctique, le pétrole et le gaz nécessaires aux marchés de la côte Est. La mise en valeur de cette voie pourrait commencer à titre expérimental en attendant que les techniques de navigation et les mesures de protection de l'environnement soient jugées acceptables pour une expansion de grande envergure.

Description des activités
Dans cette optique, le Projet pilote de l'Arctique (P.P.A.) serait approuvé tel que proposé; la mise en valeur et le fonctionnement de l'ensemble seraient surveillés de près pendant plusieurs années. Le ministère des Transports s'occuperait des infrastructures nécessaires à un transport maritime toute l'année, ce qui inclut les aides à la navigation, un système de gestion du trafic maritime, des systèmes de nettoyage et de contrôle de la pollution, et un service de brise-glace de support.

Un comité consultatif réunissant des représentants des Inuit, du P.P.A., des ministères fédéraux concernés et du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest serait institué pour surveiller et évaluer les répercussions sur l'environnement. En vue du prolongement de l'itinéraire à l'ouest et au nord, des mesures seraient prises pour étudier les différentes possibilités ainsi que les questions de sécurité et de sûreté. La re-

cherche et la mise au point de techniques particulières au transport maritime du pétrole brut, par le passage, continueraient mais aucun engagement ne serait pris en ce domaine tant que la possibilité d'une navigation toute l'année ne serait pas démontrée. L'exploration du pétrole, du gaz et des minerais ne seraient pas acceptables dans cette option.

Répercussions
Cette option répond à la fois aux objectifs nationaux et aux besoins régionaux. La création d'une voie maritime pour le transport des hydrocarbures depuis la mer de Beaufort et l'Extrême-Arctique jusqu'à la côte Est, pourrait servir de façon remarquable les intérêts canadiens même si on devait renoncer à l'exploitation des ressources pétrolières du détroit de Lancaster. Ainsi le développement des ressources non renouvelables de la région susciterait moins d'inquiétude quant à l'environnement et à la plupart des conséquences sociales dans les communautés inuit. Cependant, tous les problèmes reliés au transport maritime ne seraient pas résolus et l'approbation éventuelle de l'acheminement, par mer, du pétrole brut présenterait toujours les mêmes risques pour l'écologie.

Option n° 5 : mise en valeur rationnelle

Hypothèse
Il est possible de parvenir à un équilibre raisonnable entre la mise en valeur des ressources renouvelables et celle des ressources non renouvelables.

Raisonnement
Les Inuit préfèrent de loin garder un mode de vie fondé sur l'utilisation des ressources renouvelables. La chasse, le piégeage et la pêche permettent un tel mode de vie, une nourriture de subsistance et un revenu, en même temps que le maintien de la structure sociale et de l'esprit communautaire. Des sources de revenus supplémentaires et des occasions d'emploi proviennent de l'artisanat autochtone et du tourisme. Enfin, une économie reposant sur les ressources renouvelables reste liée à un environnement sain, et les Inuit estiment que cette mise en valeur représente une menace pour leur environnement, pour les richesses biologiques et leurs habitudes.

Par ailleurs, l'exploitation d'abondantes ressources non renouvelables du Nord est importante si le Canada veut atteindre ses objectifs dans le domaine de l'énergie. Bien qu'il ne s'agisse pas de tirer systématiquement parti de toutes les réserves sans se soucier des conséquences sur la société inuit et sur l'environnement, cela signifie malgré tout que la mise en valeur des ressources non renouvelables du Nord doit se poursuivre. Grâce à une planification raisonnée, et tout en gardant à l'esprit les préoccupations précédentes, on pourra procéder au développement de ces réserves en même temps qu'à l'exploitation régulière des richesses de la région.

Description des activités
Dans cette optique, une mise en valeur rationnelle exigera une planification rigoureuse. Pour ce faire, les buts et objectifs des différents secteurs de la société devraient être soigneusement évalués, lorsque les intérêts en jeu s'opposent. Ceci nécessiterait l'élaboration d'un plan régional global qui protégerait les principaux intérêts de toutes les parties concernées le cas échéant, grâce à un système de zonage ou à des procédures d'arbitrage des litiges au moment où ils surgiront. Tout nouveau projet d'exploitation devrait se conformer aux exigences du plan régional et serait donc l'objet d'une étude approfondie pour déterminer sa compatibilité avec les utilisations actuelles des ressources naturelles.

Une activité particulière sera jugée acceptable ou non en fonction des compromis intervenus pendant les différentes phases de la planification et selon les conditions du plan régional global. Il s'ensuit qu'aucune nouvelle activité ne saurait être permise avant la préparation du plan régional. Il se pourrait que certains travaux soient proscrits dans toute la région tandis que d'autres ne seraient permis que dans certaines zones.

Répercussions
L'expérience nous enseigne que le secteur des richesses naturelles non renouvelables pourrait empiéter sérieusement sur celui des ressources renouvelables et ce, malgré les meilleures intentions du monde.

Pour la réalisation de l'option n° 5, il faudrait avant tout éviter de détériorer les écosystèmes de la région.

Option n° 6 : utilisation des ressources non renouvelables

Hypothèse
Les ressources non renouvelables devraient être mises en valeur.

Raisonnement
La prospection sismique a révélé, dans le détroit de Lancaster, la présence de formations géologiques renfermant d'importants champs de pétrole brut et de gaz naturel. Aucun forage n'a encore été fait dans ces formations, si bien qu'il est actuellement impossible d'estimer les réserves.

Le Canada, grâce au Programme énergétique national, espère devenir autonome en ce domaine. Les gisements connus dans cette région pourraient donc permettre de parvenir à ce but. Le «besoin de savoir» est une politique du gouvernement (se reporter au chapitre IV), qui tend à encourager un programme de forages d'exploitation. Ce dernier cherche à déterminer l'importance des réserves de la région par rapport à celles, commercialement rentables, des autres parties du Canada. Certaines sociétés ont investi de grandes sommes dans la prospection sismique, les études de l'environnement et la recherche technique; elles ont de plus exprimé le désir de commencer les forages dans un avenir proche. La découverte de gisements de pétrole brut intéressants pourrait donner lieu à une production destinée à la côte Est, actuellement à la merci des importations. Ce secteur géographique pourrait être ravitaillé toute l'année par des pétroliers brise-glace.

L'industrie minière du Canada est très importante et depuis quelques années, s'intéresse particulièrement à l'Arctique. Dans la région du détroit de Lancaster, les gisements de plomb et de zinc de Nanisivik ont été mis en exploitation en 1976, tandis que le gisement Polaris (mine Arvik) le sera en 1982. Le minerai de fer de Mary River constitue une réserve importante, mais il faudra attendre un meilleur climat économique pour en commencer l'extraction. La prospection n'a pas été systématique et l'industrie minière persiste à penser que d'autres gisements rentables pourraient être découverts.

Le passage du Nord-Ouest, qui s'ouvre à l'est par la région du détroit de Lancaster, devrait aussi être aménagé comme route maritime ouverte toute l'année aux navires-citernes brise-glace. Ceci serait une contribution au Programme énergétique national puisque le pétrole brut et le gaz naturel liquéfié provenant de la mer de Beaufort, du détroit de Lancaster et de l'Extrême-Arctique, pourraient ravitailler les marchés de la côte Est.

Description des activités
La prospection de pétrole et celle des minerais seraient encouragées. Bien que tout projet doive être autorisé en vertu des règlements en vigueur, et que l'on s'efforce de réduire dans la mesure du possible les répercussions sur l'environnement et la population, il reviendrait au gouvernement et aux organismes de planification de faire démarrer rapidement la recherche et l'exploitation des ressources naturelles.

Les forages d'exploration de pétrole et de gaz, s'ils sont concluants, pourraient donner lieu à une grande activité dans la région. Il y aurait en plus des forages, le mouvement des bateaux et des avions de support, la construction de bases terrestres, les services et le transport du personnel et la construction de leurs logements. (Se reporter à l'annexe B.)

La prospection de métaux communs n'est pas intensive et ne le sera pas tant qu'un gisement rentable n'aura pas été découvert; à ce moment-là, les activités commenceront. On envisage la construction de réservoirs et d'installations générales, de logements, de quais maritimes, de routes, d'aérodomes et d'aires d'élimination des résidus. La production aurait lieu toute l'année et serait stockée pour être transportée durant la saison des eaux libres.

Le chargement des matières premières pourrait se faire de trois façons différentes : les minéraux ou les concentrés sont expédiés pendant la saison des eaux libres seulement; ils sont chargés et acheminés tout au long de l'année à partir de la région du détroit de Lancaster; le transbordement du pétrole brut et du gaz naturel liquéfié de la mer de Beaufort et de l'Extrême-Arctique vers la côte Est, peut enfin avoir lieu toute l'année. La surveillance du passage du Nord-Ouest entraînerait dans ce contexte : la

construction de bassins de radoub et l'installation d'aides à la navigation; l'utilisation de nombreux brise-glace; des installations de recherche et de sauvetage; un système de gestion du trafic maritime; des bateaux pilotes; et activités de services parallèles telles que l'hydrographie, l'océanographie, la météorologie, l'information sur la glace et le dragage.

Toutes les activités proposées seraient autorisées à condition que les projets soient conformes aux règlements en vigueur. Cependant, les parcs et les zones de conservation ne seraient pas créés avant que l'évaluation des réserves de pétrole et de minéraux ne soit faite.

Répercussions
Bien des raisons d'ordre économique préconisent cette option. L'économie nationale en profiterait, grâce d'une part à la mise en valeur des ressources du détroit de Lancaster, et d'autre part, parce que le passage du Nord-Ouest deviendrait un itinéraire important.

Quant aux retombées économiques sur la région, on peut envisager les choses de deux façons différentes. Bien que les indicateurs économiques ordinaires révèlent que l'économie de la région en serait stimulée, il n'est pas sûr que la population inuit tire complètement parti d'une économie reposant sur l'exploitation des ressources non renouvelables. De leur côté, les industries pétrolière et minière font allusion au grand besoin de main-d'oeuvre qui découlerait de cette situation, favorable avant tout à la population locale. Les Inuit font cependant remarquer : que le nombre d'emplois pour les ouvriers non qualifiés dans l'Arctique est suffisant; que les Inuit, possédant la formation technique requise, sont malgré tout peu nombreux; et qu'une minorité seulement accepterait de changer son mode de vie pour aller travailler de façon permanente dans les installations pétrolières et minières.

Cette option aurait des conséquences catastrophiques sur la population et l'environnement. L'abondance des ressources biologiques de cette région pourrait disparaître malgré tous les efforts de gestion. De plus, le mode de vie actuel des Inuit serait affecté très rapidement. Le choix de cette option serait, sans aucun doute, l'exemple classique de l'essor économique de l'ensemble d'un pays, aux dépens des activités d'un seul groupe.

IV Principes directeurs et initiatives : cadre général

Au chapitre II, nous avons exposé les points de vue recueillis auprès des différents secteurs de la population. Ces commentaires et ces opinions ont donné lieu à une série d'options allant du veto à toute nouvelle activité de mise en valeur, à l'exploitation et au transport rationnels des ressources non renouvelables.

Lorsqu'on examine toutes ces options afin de déterminer si elles pourraient servir d'assise à l'aménagement de la région, il faut considérer plusieurs facteurs. Le plus important est en premier lieu le statut des eaux et des terres de la région du détroit de Lancaster mais il faut également tenir compte de la politique nationale, des priorités et des objectifs qui influent sur la planification et les décisions touchant la région. L'évaluation des options retenues pour l'utilisation et la gestion des ressources de la région, ainsi que la préparation d'un plan d'action à long terme, dépendront évidemment de la politique et des programmes proposés pour le Nord en général et pour le pays tout entier. Dans cette optique, nous proposons une description des initiatives et de la politique nationale relatives à la mise en valeur des ressources naturelles du Nord en général, et de la région du détroit de Lancaster, en particulier.

Souveraineté

Il est essentiel de comprendre le statut des eaux et des terres de la région du détroit de Lancaster avant d'aborder toute autre considération touchant l'exploitation et la gestion éventuelles de ses ressources naturelles. L'autorité exercée dans cette région découle de ce statut particulier qui, d'autre part, a joué un rôle déterminant dans le choix des options. Le rapport qui existe entre l'Étude de la région et la question de la souveraineté a été souvent souligné au cours de la phase des audiences publiques, mais il reste encore à répondre à des questions de ce genre : «Dans quelle mesure le Canada peut-il exercer son autorité sur le trafic maritime, le forage et les activités minières dans la région du détroit de Lancaster?»

Quant aux terres, la souveraineté du Canada sur les régions arctiques, y compris l'archipel Arctique, est bien définie en droit international et personne ne la remet en question. A la suite du transfert du 1er septembre 1880, le Canada exerce sa souveraineté sur les Territoires du Nord-Ouest et les îles de l'archipel Arctique, administrés antérieurement par la Grande-Bretagne. Depuis lors, le Canada considère ces régions comme faisant partie intégrante du territoire et y applique les mêmes lois. Il en résulte donc que toutes les activités entreprises, dans la région du détroit de Lancaster sont soumises aux lois et règlements canadiens.

Bien que le statut des îles de l'Arctique soit clair, celui des eaux entourant ces îles a donné lieu à de fréquents malentendus au fil des années. La confusion provient peut-être de l'usage habituel de l'expression «eaux canadiennes», qui, selon la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche* et la *Loi sur la marine marchande du Canada*, inclut la mer aussi bien que les eaux intérieures territoriales alors que ces concepts tombent sous deux régimes distincts du droit international. Les eaux de l'archipel Arctique, y compris celles du passage du Nord-Ouest, sont des eaux intérieures du Canada. La souveraineté canadienne sur ces eaux s'est traduite par leur contrôle et une série d'actes administratifs et législatifs. De plus, la coutume n'a jamais reconnu au passage du Nord-Ouest le statut de détroit international, et il n'a jamais été ainsi défini dans le droit international conventionnel. Ceci n'a rien de surprenant étant donné que, pendant une bonne partie de l'année, les chenaux de l'archipel Arctique canadien sont couverts de glace. Du point de vue juridique, tout le trafic maritime dans la région, y compris la région du détroit de Lancaster, relève de la loi et des règlements canadiens. Il est donc de la compétence des autorités canadiennes de refuser l'entrée, ou de poser des conditions à la navigation des navires étrangers dans le passage du Nord-Ouest. Cela ne veut pas dire, pour autant, que le Canada refuserait ce droit de passage; bien au contraire, plusieurs gouvernements étrangers ont reçu des garanties en ce domaine.

En plus des eaux intérieures, les eaux territoriales du Canada s'étendent à 12 milles au large des côtes dans l'Arctique. Cette distance est généralement reconnue en droit international; ce point particulier est mentionné dans l'ébauche de la convention présenté à la Troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. La mer territoriale relève de la souveraineté des états riverains sauf pour ce qui est du «droit de

passage inoffensif» des navires étrangers.

Quant aux forages éventuels dans la région du détroit de Lancaster et de la baie Baffin, il faut noter que selon le droit international, le Canada exerce sa souveraineté sur le plateau continental et sur les ressources situées à l'intérieur; il a de plus compétence sur les installations et l'équipement destinés à la prospection et à l'exploitation de ces ressources. Ces droits découlent de la souveraineté du Canada sur le continent et les îles avoisinantes et ne font l'objet d'aucune contestation ni d'aucune revendication. La souveraineté de l'état riverain sur un plateau continental est un principe du droit international et a été codifié à la Convention de Genève sur le plateau continental de 1958, dont le Canada est signataire. Ce point a été repris dans l'ébauche de la convention sur le droit de la mer.

En 1970, le Parlement canadien a promulgué la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* qui étend le contrôle de la pollution sur une zone de 100 milles autour des îles de l'Arctique. Cette loi, qui a été très discutée, est aujourd'hui acceptée par tout le monde. L'ébauche de la convention sur le droit de la mer contient un article qui reconnaît le droit des pays riverains de prendre les mesures nécessaires à la protection de l'environnement des eaux couvertes de glaces à l'intérieur d'un rayon de 200 milles. Dans ce contexte, le Canada exerce ses droits de pêche en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*. Cette limite est très généralement reconnue dans les pratiques entre nations, elle est acceptée dans l'ébauche de la convention du droit de la mer; on peut considérer qu'elle fait partie du droit international ordinaire.

Politique nationale et mise en valeur du Nord

Objectif national pour le Nord (1972)
Les projets de mise en valeur du Nord s'étant rapidement multipliés au début des années 70, le gouvernement fédéral a publié un exposé de principe sur ce sujet[1] qui reste encore valable actuellement. Dans le préambule, on y trouve, entre autres, que :

> «Dans tout projet de développement du Nord, les principaux éléments sont les gens, les ressources et le milieu. . . les besoins des habitants du Nord primaient le développement des ressources et . . . et toute façon, il fallait protéger l'équilibre écologique. Dans le choix des objectifs et des priorités concernant le développement du Nord, conformément aux objectifs nationaux, le gouvernement doit maintenir un équilibre raisonnable entre ces trois éléments.»

Les objectifs nationaux indiqués dans cette déclaration sont détaillés et complets, et attachent la plus grande importance aux questions touchant la population et l'environnement. Pendant les années 70, on insistait surtout sur les «programmes destinés à la population» qui devaient aider les résidants à s'habituer à l'évolution rapide de l'économie et à se préparer à participer au développement de leur région. A la suite de cet exposé de principe, des lois et des règlements ont été élaborés pour protéger l'environnement du Nord. Des programmes sociaux ont été lancés et de nouveaux parcs nationaux, créés.

Une stratégie de l'énergie pour le Canada (1976)
Lorsque, à la suite des événements de 1973 au Moyen-Orient, il est devenu difficile d'importer du pétrole brut, le gouvernement a procédé à une évaluation de sa politique énergétique et a lancé un programme visant l'autonomie en ce domaine. L'exposé de principe de 1976[2], connu sous le nom de politique du «besoin de savoir», mettait l'accent sur l'intensification de la prospection afin d'évaluer les réserves de pétrole brut et de gaz naturel du Canada. Il en est résulté une relance des activités de recherche des hydrocarbures sur terre et en mer; la prospection minière a également connu un développement accéléré.

Le Programme énergétique national (1980)
La situation mondiale actuelle sur le marché du pétrole menace l'expansion économique ainsi

[1] *Le Nord canadien*, déclaration du gouvernement canadien au sujet du développement du Nord au cours des années 70. Présentée au Comité permanent des Affaires indiennes et du Nord canadien, le 28 mars 1972, par Jean Chrétien, ministre des Affaires Indiennes et du Nord canadien.

[2] *Une stratégie de l'énergie pour le Canada: politique d'autonomie*, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, 1976.

que la stabilité du monde, et touche profondément l'ensemble du pays. Face à cette situation, le Canada a préparé une stratégie dont on trouve les grandes lignes dans le Programme énergétique national[3] qui vient d'être renforcé par la *Loi sur le pétrole et le gaz du Canada*. Selon l'industrie, un tel programme s'impose en raison de la permanence des concessions de pétrole et de gaz; de même, selon le gouvernement, afin de donner lieu à un régime adéquat pour atteindre les objectifs envisagés. Le Programme énergétique national a fixé trois objectifs principaux : un approvisionnement assuré, des prix et une répartition des revenus équitables, et l'occasion pour les Canadiens de participer aux industries de l'énergie.

Déclaration du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, le 24 mars 1981
S'adressant au Comité permanent des Affaires indiennes et du Nord canadien, le ministre John C. Munro a donné de plus amples détails sur la politique gouvernementale concernant les droits des autochtones et le Nord. L'«objectif ultime pour toute la population de la région située au nord du 60e est. . . de jouir d'une plus grande autonomie politique, sociale et économique, et aussi de pouvoir participer au développement du Canada de demain.» Le règlement de la question des revendications foncières est une des conditions préalables si l'on espère atteindre ces buts. Quant aux besoins énergétiques nationaux, le Ministre a déclaré que la mise en valeur des ressources devrait se faire de façon à respecter les intérêts du Canada, en même temps que ceux des gens du Nord. Il a de plus ajouté qu'il fallait prendre des mesures efficaces pour assurer la protection de l'environnement et la conservation du patrimoine autochtone, lors de l'exploitation des ressources non renouvelables.

En résumé, l'accélération des activités, remarquée au cours des années 70 et provoquée par les programmes de mise en valeur des ressources naturelles non renouvelables, a causé quelque inquiétude quant aux effets des programmes gouvernementaux pour maintenir un équilibre dans le Nord — (se reporter au *Nord Canadien*). Cependant, le Progamme énergétique national et la déclaration du Ministre au Comité permanent ont fait ressortir que l'exploitation des ressources non renouvelables du Nord devait se faire en respectant l'environnement et profiter réellement à la population du Nord. Il est spécifiquement énoncé dans le Programme énergétique national que, compte tenu des autres options qui s'offrent aux Canadiens, la nécessité d'exploiter les réserves découvertes dans les régions limitrophes, n'est pas pressante au point de nous faire oublier nos buts et nos obligations.

Les composantes fondamentales de la politique touchant le développement du Nord sont donc restées les mêmes pendant la dernière décennie: en résumé, le gouvernement s'efforce, dans la préparation de tout plan de mise en valeur des ressources naturelles, de maintenir un équilibre entre les désirs de la population, les ressources et l'environnement. Dans tout projet d'aménagement du Nord, les besoins et les aspirations des gens ainsi que la qualité de leur environnement doivent rester la considération première. Ensuite, l'exploitation des ressources renouvelables pourra se faire tant que les techniques et l'économie le permettront mais en ne perdant pas de vue les considérations précédentes. Enfin, la population locale devrait pouvoir participer activement aux décisions concernant le Nord.

Principes directeurs d'un intérêt particulier
De nombreuses lignes de conduite plus spécifiques ont un effet direct sur l'aménagement régional du Nord, y compris celles touchant les routes du Nord, les aéroports, les services maritimes dans l'Arctique, et la création de parcs nationaux.

La politique actuelle tend à construire des routes pour faciliter la mise en valeur des ressources, et à améliorer les installations aéroportuaires selon certaines normes reliées à la densité de la population, tout en tenant compte de l'environnement. Le ministère des Transports a récemment défini sa politique en matière de services maritimes dans l'Arctique afin d'assurer un service adéquat aux transports et aux activités complémentaires. Cette orientation s'étend à l'Arctique tout entier et vise à assurer les réapprovisionnements saisonniers, ainsi que le transport des céréales et des minerais. Parcs Canada, de son côté, cherche à protéger d'une façon permanente les

[3] *Le Programme énergétique national 1980*, Énergie, Mines et Ressources Canada, Ottawa, 1980.

lieux qui ont une valeur d'héritage naturel et culturel, tout en incitant les Canadiens à comprendre, à apprécier et à profiter de leur patrimoine, en le préservant pour les générations futures.

De plus, la politique fédérale de l'utilisation des terres (ministère de l'Environnement) a été prévue pour orienter des activités propres au gouvernement fédéral en fonction de leurs conséquences sur l'utilisation des terres privées ou publiques dans tout le pays. Elle se compose d'une série de déclarations de principes internes et de directives sur l'utilisation des terres.

Initiatives actuelles

Un certain nombre de programmes et de projets actuellement à l'étude dans les ministères fédéraux et les bureaux du gouvernement territorial, auront un effet direct sur les décisions touchant l'utilisation et la gestion des ressources naturelles de cette région. Parmi les initiatives les plus intéressantes, citons la nouvelle politique de planification systématique de l'utilisation des terres dans le Nord, annoncée par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, le 30 juillet 1981. Cette dernière devrait permettre d'améliorer la gestion du sol et des ressources naturelles et de résoudre les conflits d'intérêts en ce domaine. La mise en oeuvre de cette nouvelle politique sera très importante, lorsqu'il s'agira d'aborder la question de l'utilisation et de la gestion éventuelles des ressources de la région du détroit de Lancaster. (Se reporter au chapitre V.)

Parmi les autres initiatives du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, mentionnons la préparation d'un plan général de gestion de l'environnement dans le Nord auquel collaborent le ministère de l'Environnement et celui des Pêches et des Océans. Citons également la nouvelle politique touchant l'exploitation des graviers et d'autres matériaux dans les terres submergées au-delà de la limite territoriale de 12 milles. Le gouvernement participe à l'élaboration d'un plan d'ensemble de mise en valeur des hydrocarbures du Nord qui répondra au besoin pressant de planification, de gestion et de réglementation des grands projets sur l'exploitation des hydrocarbures. Ce plan reconnaît les avantages qui découlent des projets pilotes car cela permet d'envisager les répercussions sur l'environnement des premiers essais, et de mettre au point de nouvelles techniques convenant aux conditions physiques particulières du Nord. Les intérêts et les préoccupations des habitants du Nord recevront aussi toute la considération qui leur est due afin d'en arriver à une mise en valeur rationnelle des réserves en hydrocarbures de cette région.

L'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada (A.P.G.T.C.) a été récemment créée par le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, afin de s'occuper de ces questions. Ce groupe sera chargé de la réglementation des intérêts pétroliers et gaziers de «terres du Canada»[4], tels que définis dans la *Loi sur le pétrole et le gaz du Canada*, la *Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*, ainsi que dans d'autres règlements complémentaires relevant de la compétence de chacun des deux ministres. Ce groupe a pour mandat d'évaluer de façon systématique, d'estimer, d'approuver (ou de refuser), et de réglementer les projets d'exploitation de pétrole et de gaz de «terres du Canada».

En vertu de la *Loi sur le pétrole et le gaz du Canada*, deux réserves de fonds renouvelables de 15 millions de dollars chacune, seront établies à partir d'un impôt foncier prélevé sur les titulaires de concessions pétrolières et gazières, et ce, pour défrayer les coûts de la recherche sur l'environnement. Le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien s'occupera des recherches dans la région au nord du 60e, tandis que le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources s'occupera des autres zones. L'importance de ces études sera des plus intéressantes, lorsqu'il s'agira d'évaluer les répercussions sur l'environnement des projets de mise en valeur des ressources non renouvelables.

[4] « Les terres du Canada » sont les terres qui constituent les limites du Canada et recouvrent une surface totale presque deux fois plus grande que celle des dix provinces réunies — pour plus de précision, ces terres comprennent 2,5 millions de milles carrés de zones sous-marines dans la région au large et 1,5 millions de milles carrés dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Le ministère de l'Environnement met actuellement en oeuvre les lignes de conduite portant sur les parcs nationaux et lieux historiques, la recherche sur le milieu et la préparation des données, ainsi que la protection de l'écologie; de plus, un plan d'ensemble sur l'orientation de ses activités est à l'étude. Le ministère des Pêches et des Océans, pour sa part, prépare une déclaration de principe sur la gestion des mammifères marins et des ressources halieutiques du Nord.

Au nombre des initiatives du gouvernement, on compte l'élaboration, par le Processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (P.É.E.E.), d'une politique prévoyant une méthode plus efficace pour l'examen et l'évaluation des projets de développement, comprenant le financement d'intervenants éventuels qui viendraient prendre part à la procédure. Ceci se fait avec la collaboration du ministère de l'Environnement et de celui des Affaires indiennes et du Nord canadien, ainsi qu'avec chacun des deux gouvernements territoriaux.

Négociations des revendications foncières globales

Les Inuit de l'Arctique du Centre, ainsi que ceux des régions de Keewatin et de Baffin dans les Territoires du Nord-Ouest négocient actuellement avec le gouvernement fédéral le règlement de leurs revendications foncières globales.

Les négociations sont menées par le Comité directeur des revendications du *Nunavut* avec l'accord de l'Inuit Tapirisat du Canada. L'I.T.C. est une association nationale qui regroupe les Inuit des Territoires du Nord-Ouest, du Nouveau-Québec et du Labrador. Parallèlement à ces négociations, l'I.T.C. s'est engagé à mettre en place dans les Territoires du Nord-Ouest, une nouvelle structure politique qui s'appellerait le *Nunavut* et qui correspondrait aux régions de l'Arctique du Centre et de l'Est.

Revendication du Nunavut *et évolution politique*

Les discussions entre le gouvernement fédéral et les Inuit à propos de la revendication du *Nunavut* ont été amorcées au milieu des années 70. Dès le début, l'I.T.C. a reconnu aux Inuit du *Nunavut* le droit et la compétence de négocier leur revendication. L'Association des Inuit de la région de Baffin, l'Association des Inuit de Keewatin et l'Association des Inuit de Kitikmeot participent activement à cette proposition.

Dans un texte intitulé *Political Development in Nunavut* (Évolution politique du *Nunavut*), adopté lors de sa réunion annuelle en 1979, l'I.T.C. a répété son attachement au principe de l'autonomie. Au cours de 1980, l'I.T.C. a indiqué qu'il était prêt à reprendre les pourparlers officiels sur la propriété des terres et sur les aspects qui sont reliés à leur revendication. Ceci découlait d'un accord, selon lequel la question de la création du *Nunavut* serait abordée indépendamment des revendications et dans le contexte d'un examen, par le gouvernement, de la question plus générale de l'évolution constitutionnelle des Territoires du Nord-Ouest. Les discussions ont commencé sérieusement en novembre 1980, et se sont poursuivies en 1981; elles ont porté principalement sur la question de la faune qui fait partie intégrante d'un accord de principe plus général.

L'I.T.C. maintient malgré tout que le règlement final de ses revendications reste étroitement lié à la réalisation de son objectif politique qui est la création du *Nunavut*. Au début de 1982, il a été organisé, dans les Territoires du Nord-Ouest, un plébiscite à ce sujet.

La revendication

En 1973, une déclaration de principe fédérale acceptait que la revendication du *Nunavut*, dans son ensemble, soit incluse dans les négociations. Dans cette déclaration, le gouvernement s'engageait à négocier avec la population autochtone un règlement général pour toutes les parties du Canada où les droits ancestraux n'avaient pas été éteints par des traités ou annulés par la loi. Ces revendications sont qualifiées de «globales», en raison de la variété des domaines qu'elles touchent tels que la propriété foncière, la compensation financière, l'accès aux ressources naturelles ainsi que d'autres avantages. Le gouvernement traite séparément chaque dossier. Par conséquent, les conditions proposées pour chaque revendication peuvent varier de façon considérable.

Dans le cas de la revendication du *Nunavut*, les points proposés par l'I.T.C., sont les suivants :

- mesures provisoires de protection

- propriété foncière
- gestion des terres et planification (participation des Inuit)
- droits sur les prises et participation des Inuit à la gestion de la faune
- dispositions relatives au développement économique et social
- compensation financière
- administration locale.

Dans le cadre de l'Étude de la région du détroit de Lancaster, les principales préoccupations des Inuit touchent :

1. les mesures provisoires de protection que les Inuit ont proposées au cours des négociations, entre autres :
   - l'accord de la communauté pour l'octroi de permis dans un rayon de 100 km autour de la localité visée, dans les limites établies par le P.B.I. et près des autres sites critiques;
   - la demande d'un arrêt de trois ans des activités de forage dans la région du détroit de Lancaster; et
   - une enquête indépendante approfondie sur les déplacements des pétroliers dans le passage du Nord-Ouest;

2. la propriété de la terre aux Inuit;

3. les pouvoirs rattachés au régime de planification et de gestion de l'utilisation des terres du *Nunavut*, sur les terres et les eaux correspondantes; (En tant que population riveraine, les Inuit cherchent à faire admettre certains droits sur les eaux littorales, et en particulier, l'accès aux glaces côtières pour la chasse. Ils veulent aussi déterminer une méthode de gestion du milieu marin et de protection du milieu côtier.)

4. les conditions d'expansion économique et de participation (y compris la formation et l'emploi);

5. les revendications des Inuit concernant les redevances sur les droits de surface dans les régions côtières ou marines;

6. la possibilité pour les Inuit de chasser, de piéger et de gérer les ressources renouvelables de la région;

7. la certitude que des mesures nécessaires seront prises pour compenser la disparition de la faune, due à des dégats causés à l'environnement, par l'exploitation des ressources non renouvelables.

Le rôle du gouvernement du *Nunavut* dans l'aménagement de cette région est d'une importance toute particulière pour l'Étude.

Les dispositions sur la faune qui doivent être incluses dans un accord de principe général ont fait l'objet d'une entente récente. Cette dernière prévoit la création d'un conseil de gestion bipartite qui jouerait un rôle dans la conservation de la faune dans l'Arctique du Centre et de l'Est. L'accord définit des droits particuliers d'accès à la faune; il comprend, de plus, des dispositions pour permettre aux non-Inuit de chasser, de pêcher et de piéger. L'accord sera ensuite examiné par des représentants des deux parties et ce, avant la reprise des négociations qui devraient aboutir à un accord définitif.

L'I.T.C. propose qu'au cours des négociations, on aborde les dispositions relatives à l'évolution sociale et aux communications. Les documents sur la gestion côtière et marine seront présentés en 1982.

Au cours des pourparlers, les Inuit ont exprimé leur inquiétude quant à l'essor industriel et aux déplacements des pétroliers dans la région du détroit de Lancaster. Bien qu'on leur ait assuré qu'ils auraient l'occasion de faire valoir leurs intérêts au cours des audiences publiques, les Inuit ont souligné leur désir de voir cette question classée, avant le lancement de tout autre projet.

V Méthode de planification régionale

L'Étude avait pour objectif de susciter des discussions étayées sur l'utilisation des ressources, de trouver un cadre général au processus de planification régionale, et d'envisager la création d'un organisme de planification pour cette région, à la suite de la rédaction du Livre vert pour veiller à la progression de l'ensemble.

La planification régionale cherche à définir la meilleure méthode possible de développement en fonction de principes et d'objectifs donnés. Celle-ci repose sur une participation réelle de la population de la région visée, mais cela n'entraîne pas un contrôle absolu par la population. Au Canada, les organismes de planification régionale se doivent de trouver un équilibre entre les intérêts en jeu, sans perdre de vue le cadre des lois et des règlements en vigueur. En théorie, tout organisme de planification retenu pour la région du détroit de Lancaster devra se plier à certaines restrictions.

Toutefois, pour qu'une telle méthode réussisse, elle doit être acceptée par tous et donner l'occasion d'analyser une question sous tous ses angles. Qu'un groupe d'intérêts quelconque le domine surtout si certains cherchaient à s'imposer, l'ensemble perdrait aussitôt de sa valeur. A l'heure actuelle, la population de cette région ne peut en aucune façon avoir recours à un processus de planification.

Comme nous l'avons vu au chapitre précédent, les négociations actuelles sur les revendications foncières sont un élément très important dont il faut tenir compte dans la planification de cette région. A l'avenir, l'utilisation et la gestion des ressources dépendront beaucoup des modalités de l'accord final sur les revendications foncières ainsi que du degré de décentralisation politique qui l'accompagnera. Pour cette raison, les Inuit et les autres participants aux audiences se sont entendus pour reconnaître que la question des revendications foncières devait être réglée avant tout autre chose.

Pour jouer un rôle valable, l'organisme de planification doit avoir un mandat et une composition acceptés par le gouvernement, par les communautés de la région et par les groupes qui s'intéressent à la fois à l'exploitation et à la conservation des ressources. Si, de plus, toute démarche devait commencer avant le règlement général des revendications, l'ensemble devrait être en mesure de fonctionner pendant la période de transition et même continuer après.

Planification : propositions des ateliers

La nécessité de trouver une méthode de planification a été le thème des discussions, aux ateliers de Resolute et d'Ottawa. Un bon nombre des exposés portaient plus particulièrement sur le besoin d'une planification régionale; certains proposaient des structures particulières. A l'atelier d'Ottawa, ce même sujet a été longuement discuté et l'on s'est mis d'accord sur une certaine forme de planification régionale susceptible de faire participer la population locale. Le président de l'atelier reconnaissait lui aussi ce consensus général sur la nécessité d'un cadre de planification pour la gestion des utilisations futures et cette réaction était la plus claire et la plus convaincante de toutes celles qu'avait pu susciter le processus d'examen public du Livre vert.[1]

Malgré cette entente de principe, il fut difficile de parvenir à s'entendre sur la méthode ou sur le degré d'autonomie à accorder aux gens de la région. Un résumé des opinions exprimées par les groupes d'intérêts publics, l'industrie et les différents ministères du gouvernement est donné ci-après.

Le Détroit de Lancaster : 1980-2000, communication faite par le Comité des ressources de l'Arctique canadien, a suscité beaucoup de discussions sur le processus de planification. Le CRAC a souligné l'obligation d'en arriver à un consensus sur les principes qui devront jouer un rôle dans l'avenir du détroit de Lancaster, et a proposé la création d'un comité consultatif provisoire de planification, subventionné par le gouvernement fédéral, qui représenterait les intérêts non officiels dans la région. Les porte-parole inuit ont exprimé leur préférence pour la création d'un conseil de planification plutôt que celle d'un comité consultatif. Ce choix serait provisoire en attendant le règlement des revendications foncières; le comité serait composé, en nombre égal de représentants, des populations du Nord et du

[1] P. Jacobs, *Population, Ressources et Environnement: perspectives d'utilisation et de gestion de la région du détroit de Lancaster, Étape d'examen public*, chapitre 4, *Gestion de la région: un consensus*, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, 1981.

Sud. Dans l'exposé de l'Université de Waterloo, on propose d'accorder un certain temps aux Inuit pour qu'ils puissent instituer leurs propres organismes de planification et assumer davantage le contrôle de l'ensemble.

Les représentants de l'industrie se sont aussi déclarés en faveur de la planification régionale. La *Norlands Petroleum Ltd.* a indiqué que les gens du Nord devraient participer à la planification ainsi qu'aux activités fondées sur l'exploitation des ressources et chercher à tirer parti de tous ces avantages. Petro-Canada s'est explicitement prononcé dans le même sens, mais a souligné que la population ne devrait pas perdre de vue ses intérêts dans la région. Toutefois, la plupart des porte-parole de l'industrie semblent considérer la planification comme un moyen d'accélérer les projets de mise en valeur, de se concentrer sur chaque occasion d'améliorer les retombées économiques dans le Nord et d'augmenter les bénéfices pour l'industrie. D'après eux, on devrait consulter la population locale pour obtenir un avis en ce domaine, mais les décisions devraient être prises en dehors de la région, afin de mieux répondre aux intérêts de la nation.

Le ministère de l'Environnement recommande de n'entreprendre aucune activité industrielle importante ni aucun développement majeur dans cette région, sans avoir au préalable défini les objectifs et le cadre général de la planification; cette dernière aurait une assise dans la communauté. Le ministère des Pêches et des Océans a souligné que l'étude régionale devait conduire à l'élaboration d'un cadre de gestion qui comporterait la participation des différents groupes d'intérêts de la région et que ce cadre devait aussi inclure un mécanisme de planification permanente. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a convenu de la nécessité d'un processus continu et systématique de planification dans la région du détroit de Lancaster. Il a notamment recommandé la création d'un conseil régional en vertu d'une législation fédérale qui permettrait de mettre en place un plan rationnel d'exploitation des ressources naturelles de la région. Il s'agirait d'un conseil «tripartite», avec un même nombre de représentants pour chaque partie.

Dans le rapport préparé par Peter Jacobs, on a résumé ainsi la question de la planification : «Dans quelle mesure un processus viable de planification au nord du 60e peut-il être conçu pour répondre à des buts souvent contradictoires — le développement dans l'intérêt national et le maintien du mode de vie inuit?» Il recommandait qu'une période de deux ans soit accordée afin de permettre la création d'un processus de planification, et l'essai, dans cette région de la nouvelle politique de planification pour l'utilisation des terres dans le Nord, adoptée par le MAINC.

Planification de l'utilisation des terres dans le Nord

Le 30 juillet 1981, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, John C. Munro, a annoncé que le gouvernement fédéral venait d'approuver une nouvelle politique relative à la planification de l'utilisation des terres dans le Nord[2], destinée à améliorer la gestion des terres et des ressources, et aussi à résoudre les conflits entre les utilisateurs de ressources — ce qui comprend la population autochtone, les promoteurs et les groupes s'intéressant à la conservation. En vertu de cette politique, une méthode de planification de l'utilisation des terres sera mise en place au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest afin :

- d'éviter ou de limiter les conflits causés par des utilisations de terres incompatibles dans une région donnée;
- d'assurer une gestion intégrée des ressources;
- de permettre une répartition et une utilisation maximum des terres, en tenant compte des intérêts locaux, régionaux et nationaux ainsi que des caractéristiques physiques et biologiques de ces secteurs et des ressources qu'ils contiennent;
- de donner à la population l'occasion de participer au processus de planification, visant une meilleure répartition et une utilisation plus valable des terres dans le Nord.

Dans cette perspective, on tentera de préparer un plan d'ensemble afin d'aider les organismes centraux et les groupes concernés à collaborer et à jouer un rôle au niveau de la planification et de son application.

[2] Le terme *terres* dans ce contexte, inclut les secteurs terrestres et marins d'une région particulière.

Tous les détails n'ont pas encore été arrêtés, mais on prévoit, entre autres :

- un comité général de l'utilisation des terres dont les membres auront été détachés des ministères et des organismes s'intéressant au Nord, ce qui inclut la participation du gouvernement territorial; (Le comité s'occupera de donner une orientation au niveau des lignes de conduite. Il fixera les objectifs des programmes, il établira les priorités pour la planification et imprimera une direction quant à la conception et la mise en oeuvre de la planification de l'utilisation des terres.)

- des commissions de planification de l'utilisation des terres seront créées pour s'occuper de la coordination des comités représentant les associations autochtones, les ministères et les organismes touchés. (Ces commissions seront secondées par des secrétariats, chargés de la planification proprement dite.)

Pour chaque secteur, un comité d'étude sera mis sur pied afin de permettre la participation de la population. Le mandat et la composition de chaque comité pourront varier selon les caractéristiques de la région. Cependant, les autorités locales, les autochtones et tout autre partie intéressée à la région de planification joueront activement leur rôle.

Vers une planification de l'utilisation des terres dans la région du détroit de Lancaster
Cette nouvelle politique de planification de l'utilisation des terres, approuvée par le gouvernement sert de cadre à ce programme. Toutefois, parce que les détails de sa mise en application dans une région ne sont pas encore au point, cette base ne suffit pas à donner une direction à la réalisation de l'ensemble. Les grandes lignes de son application resteront assez souples afin qu'on puisse facilement les adapter aux besoins particuliers d'un secteur et des habitants.

Lorsque l'on examine attentivement les différents modes de réalisation de la planification dans la région du détroit de Lancaster, on doit garder à l'esprit deux données essentielles : (1) malgré l'accord donné à cette nouvelle politique, on ignore dans quelle mesure elle sera valable et quand elle entrera en vigueur; (2) quel que soit le processus choisi, il faudra encore attendre le règlement de la question des revendications foncières et peut être même la création du *Nunavut*. Dans cette optique, deux options ont été proposées comme sujet de discussions, afin de déterminer comment mettre en oeuvre une politique de planification de l'utilisation des terres dans le Nord pour cette région.

Option n° 1 : création d'un comité consultatif provisoire de planification

Hypothèse
Le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien devrait créer un comité consultatif provisoire de planification qui serait chargé de toutes les questions de planification dans la région de l'Étude et ce, jusqu'à ce qu'un système permanent soit en place.

Raisonnement
Au cours des audiences publiques, tout le monde fut d'accord sur la raison d'être d'un tel organisme qui, de plus, devrait comprendre un certain nombre d'Inuit parmi ses membres. Ce comité pourrait très vite être en place et intervenir efficacement en attendant l'établissement d'un système définitif.

Fonctionnement
Le comité consultatif provisoire de planification serait institué par le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, sans faire appel à la législation. Son mandat et sa composition seraient choisis après consultation avec le Conseil régional de Baffin, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, d'autres ministères fédéraux, l'Association des Inuit de la région de Baffin, et l'Inuit Tapirisat du Canada. Un bon nombre de ses membres seraient des résidants de la région. Le Ministre nommerait un président neutre accepté par toutes les parties concernées. Le comité disposerait de moyens financiers suffisants, ce qui permettrait d'embaucher un personnel spécialisé et de fonctionner normalement. Le Ministre nommerait aussi un groupe d'experts qui seconderaient le comité pour toutes les questions techniques et scientifiques.

Malgré son caractère consultatif, le comité aurait, de par son mandat, un rôle important à jouer dans la planification régionale. Ceci pourrait se faire en créant un processus général de planification autour du comité. Le Ministre souhaiterait que tous les projets (incluant ceux proposés par les ministères fédéraux et le gouvernement des

Territoires du Nord-Ouest), soient transmis, dès le début, au comité et que ce dernier fasse connaître toutes les questions qui découleraient de ces projets. En raison de son mandat, le comité pourrait intervenir au cours des audiences touchant la réglementation des projets; organiser ses propres audiences publiques et des ateliers sur la planification; travailler sur un plan régional; faire, au Ministre, ses recommandations relatives à l'application d'une planification de l'utilisation des terres dans le Nord et d'une planification régionale en général. Dans chacune de ces activités, le comité jouerait un rôle consultatif auprès du Ministre qui, en retour, devrait veiller à la crédibilité de l'ensemble en démontrant que les recommandations du comité sont d'une importance considérable dans les décisions du gouvernement.

Relations avec la politique de planification de l'utilisation des terres dans le Nord
Il faudra peut-être attendre longtemps avant de pouvoir instaurer un système de planification complet dans les Territoires du Nord-Ouest. en vertu de la politique de la planification de l'utilisation des terres dans le Nord. Pendant ce temps, le comité consultatif provisoire de planification devrait continuer le mouvement, déclenché par l'Étude. L'expérience pratique et les conseils seraient une contribution précieuse à la création d'un cadre de travail et d'un mécanisme de planification.

Répercussions
Un comité consultatif provisoire de planification serait le moyen qui permettrait aux participants de se familiariser avec le concept de planification régionale et de s'habituer à faire les compromis nécessaires pour parvenir à un accord en ce domaine. Il pourrait aussi être considéré comme un prototype en vue d'une planification régionale plus complète, utile au gouvernement fédéral aussi bien qu'au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Afin d'en améliorer l'efficacité et la portée, on modifierait le mandat et la composition du comité, au fur et à mesure. Toutefois, on pourrait s'interroger sur la crédibilité d'un tel organisme, les Inuit n'étant pas d'accord quant à leur participation au comité, ou pouvant encore s'en retirer à tout moment.

Le Comité n'aurait pas le pouvoir de prendre de décision et ses membres se sentiraient, alors, moins enclins à parvenir à un consensus sur les questions de planification, laissant donc la voie libre au gouvernement. Étant donné ses priorités dans le domaine de l'énergie, le gouvernement pourrait ne pas se montrer satisfait de la période de temps nécessaire à la mise en marche du processus d'une part et des conseils que lui donnerait le comité d'autre part.

Option n° 2 : création d'un conseil de planification

Hypothèse
Le gouvernement devrait promulguer une loi pour créer un conseil de planification, chargé de l'aménagement de la région du détroit de Lancaster.

Raisonnement
Un conseil, institué selon les formes, et chargé de l'aménagement de cette région, jouirait d'une autorité législative lui permettant de mettre en oeuvre la planification régionale ainsi que les décisions correspondantes, surmontant ainsi les obstacles possibles provenant du comité consultatif.

Fonctionnement
La loi créant ce conseil définirait également son mandat. Le conseil serait autorisé à préparer un plan régional qu'il soumettrait à l'étude du gouvernement, et dont il en surveillerait la mise en oeuvre. Toute activité portant sur l'exploitation des ressources de la région n'aurait lieu, sans permis ou sans autorisation; elle devrait se conformer aux procédures prévues en ce domaine, pour obtenir droit d'usage ou exemption. Toutefois, ce conseil n'aurait pas entière compétence sur les questions de planification. De plus, ses relations avec le Programme de planification de l'utilisation des terres dans le Nord ou avec les organismes de réglementation (tels que la Régie des eaux des Territoires du Nord-Ouest, l'Office national de l'énergie ou les Autorités maritimes du passage du Nord-Ouest), seraient stipulées dans la loi correspondante. Le cas échéant, le conseil jouerait encore un rôle clé, à titre consultatif, pour tenter de s'assurer que toutes les activités portant sur l'utilisation des ressources sont compatibles avec le plan régional.

Le gouvernement nommerait les membres du conseil selon les procédures prévues par la loi, et en fonction d'une représentation juste des in-

térêts régionaux aussi bien que nationaux. Ce conseil aurait son propre budget, ce qui lui permettrait d'embaucher un directeur général et du personnel et ce, afin d'ouvrir un bureau dans la région de l'Étude.

Relations avec la politique de planification de l'utilisation des terres dans le Nord

Le conseil de planification, tel que prévu dans cette option, serait créé en vertu d'une nouvelle loi fédérale. Son mandat engloberait la préparation d'un plan régional pour le détroit de Lancaster. Il disposerait de l'autorité nécessaire pour mettre en oeuvre ce plan. Dans cette optique, il faudrait accorder des pouvoirs plus vastes que ceux envisagés par le système de planification de l'utilisation des terres, et ses relations avec ce système devraient faire l'objet d'un examen attentif.

Répercussions
Ce conseil définirait un mode de planification permanent et systématique pour la région. Son mandat lui donnerait la latitude nécessaire pour entreprendre une planification complète aux niveaux physique, économique et social. Si sa mise en oeuvre était satisfaisante, le processus devrait alors pouvoir conserver toute sa crédibilité aux yeux des parties intéressées. Une représentation équitable à l'intérieur du conseil, aurait des répercussions évidentes sur le contrôle des décisions et permettrait de trouver un terrain d'entente entre les Inuit et les différents intérêts en jeu. Cependant, on éprouverait de réelles difficultés à concilier cette option avec le système prévu dans le Programme de planification d'utilisation des terres dans le Nord.

Il se pourrait que l'on reproche au conseil une certaine puissance et une incompatibilité avec les institutions en place, comme par exemple le Conseil régional de Baffin. Instituer, de plus, un tel conseil dans une région donnée et non dans les autres, entraînerait un certain déséquilibre et serait à l'origine d'un mécontentement. Les Inuit risquent de ne pas accepter ce conseil tant que la question des revendications foncières ne sera pas réglée. Cette option peut être valable à long terme, mais elle n'est pas la meilleure solution préconisée actuellement.

Considérations sur la planification

Région de planification
Puisqu'elles font partie intégrante du processus permanent de planification retenu pour la région du détroit de Lancaster, les limites de la région de planification devront probablement être modifiées pour permettre une étude plus réaliste des utilisations proposées et de leurs effets éventuels. Au début, on avait pensé que les activités industrielles devraient être entreprises dans des lieux assez précis pour pouvoir les analyser de façon adéquate. Toutefois, au fur et à mesure, on s'est aperçu que les répercussions écologiques et économiques d'un grand nombre des projets dépasseraient le cadre de la région.

Ainsi, le passage du Nord-Ouest pourrait devenir une voie maritime très importante ouverte toute l'année et passant par le détroit de Lancaster et la baie Baffin. Dans ce cas, c'est sur toute l'étendue de la voie maritime qu'il faut examiner les effets de ces travaux sur l'environnement et le milieu social et économique. En définissant de façon plus précise les limites de la région de planification, afin de mieux décrire les interactions écologiques des régions maritimes voisines du détroit de Jones et de la baie Baffin, on pourrait faciliter l'évaluation des répercussions sur l'environnement. L'utilisation traditionnelle des terres par les Inuit se fait sur une superficie supérieure à celle de la région à l'étude. C'est pour cette raison que les Inuit ont souvent demandé que les habitants de Pangnirtung, ceux de Broughton Island, et même ceux des agglomérations de l'ouest du Groenland, participent aux audiences publiques.

Définition des objectifs de planification
Pour en arriver à un plan complet de gestion pour l'utilisation de la région du détroit de Lancaster, il faudra définir des principes de planification qui pourront servir à étudier les perspectives et les limites de chaque option. Ceux-ci devraient faire ressortir plus clairement la façon de veiller aux intérêts de la population de la région, dans le cadre des lignes de conduite nationales et des buts et intérêts régionaux. Tous les intéressés devraient avoir l'occasion de participer à la définition de ces propositions.

Un ensemble de principes possibles pour la région a été rédigé et a déjà attiré l'attention de la population. Ceux-ci au nombre de sept ont été précisés en 1979 par les participants à un atelier

sur le détroit de Lancaster[3], organisé par le Comité des ressources de l'Arctique canadien (CRAC). Ils ont été ultérieurement reconnus lors d'une assemblée générale comprenant les représentants des communautés du détroit de Lancaster (Arctic Bay, Grise Fiord, Pond Inlet et Resolute), l'Association des Inuit de la région de Baffin (A.I.R.B.), l'Inuit Tapirisat du Canada, et le CRAC. Pendant les audiences publiques sur l'ébauche du Livre vert, les sept principes ont été examinés au cours des ateliers organisés à Resolute et à Ottawa; ils ont été bien accueillis par les hauts fonctionnaires et par les promoteurs de l'expansion industrielle, ainsi que par les Inuit, les écologistes et les universitaires. Alors qu'ils ont été acceptés dans l'ensemble sans difficulté et à l'unanimité, il n'a pas été toujours possible de s'entendre sur leur rédaction. Le texte suivant tient compte des révisions suggérées tout au long de cette période.[4]

1. Maintien des écosystèmes et de la qualité de l'environnement

Quelle que soit l'activité humaine dans la région du détroit de Lancaster, l'originalité biologique fondamentale, ainsi que la viabilité et la résistance des écosystèmes seront préservées. Aucune espèce ou composante biologique ne sera sérieusement perturbée, mise en danger ou détruite en raison des activités humaines.

2. Relations entre les préoccupations d'ordre biologique, technique et social

Quand on considère les connaissances nécessaires et les préoccupations dont on doit tenir compte dans les décisions portant sur cette région, il faut se pencher sur trois groupes distincts de problèmes :

- ceux qui sont reliés aux besoins des éléments vivants et aux effets, sur les écosystèmes, de perturbations naturelles ou artificielles de l'environnement (problèmes surtout d'ordre biologique);
- ceux qui portent sur la façon de réaliser de façon valable et rentable toutes les opérations industrielles et techniques qui sont envisagées pour la région (problèmes d'ordre surtout technique et physique); et
- ceux qui portent sur l'évolution sociale, culturelle, et communautaire, ainsi que sur les besoins, les valeurs et les aspirations des habitants de la région (problèmes socio-économiques et culturels).

Il faudra donc étudier attentivement les relations entre ces différentes questions.

3. Gestion intégrée de l'environnement
Les pressions découlant de la mise en valeur des ressources pétrolières et minérales ainsi que les autres développements industriels, ne devraient pas être examinées séparément. Les répercussions éventuelles de toutes ces activités et de leur interaction, doivent être considérées au cours de la préparation des mesures de gestion et de protection de l'environnement pour la région.

4. Droits et obligations des résidants du Nord
Les résidants et les communautés du Nord ont des obligations et des droits particuliers quant à l'utilisation, à la protection et à la gestion des ressources de cette région. Il est important de les mettre au courant de la situation et de leur donner les moyens d'exercer ces droits et de remplir ces obligations à un degré au moins égal à celui dont jouissent les habitants des autres régions du Canada.

5. Protection des lieux spéciaux
Certains lieux, certaines espèces ou certaines composantes des écosystèmes dans la région du détroit de Lancaster méritent et exigent une protection spéciale qui assurerait leur survie et leur viabilité. Cette protection peut être nécessaire pour prévenir les dommages qui découleraient de la poursuite ou de l'essor des activités entreprises, ainsi que les effets conjugués de l'évolution sociale et de l'expansion non reliée à la consommation, aussi bien que les répercussions de l'évolution actuelle et future.

6. Gestion régionale à long terme
Une méthode régionale à long terme tenant compte des variations dans l'espace et dans le

[3] E.F. Roots, 1979. *Lancaster Sound: Issues and Responsibilities. Environmental Science Workshop for the Lancaster Sound Region. Canadian Arctic Resources Committee.*

[4] P. Jacobs. *Population, Ressources et Environnement: perspectives d'utilisation et de gestion de la région du détroit de Lancaster, Étape de l'examen public*, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, 1981.

temps, est indispensable pour prendre des décisions sur l'utilisation et la gestion de la région. Les problèmes locaux et les plans d'ensemble devraient être envisagés dans le contexte des lignes de conduite retenues pour le Nord, et replacés dans un cadre plus général.

7. Prévention des accidents et atténuation des dégâts à l'environnement
Les techniques et les mécanismes en usage pour la prévention des accidents, ou l'atténuation des dégâts causés à l'environnement devraient faire partie intégrante de l'évaluation des avantages, des risques et des coûts des activités dans le secteur de l'Étude. C'est dans la mesure où de telles techniques et de tels mécanismes ont fait leurs preuves ou ont été démontrés qu'ils devront être considérés au moment d'autoriser un essor industriel éventuel.

Il faudra procéder à une étude détaillée des principes proposés, pour servir de cadre aux objectifs de planification de la région du détroit de Lancaster.

Conservation
Pour le moment, il y a divers mécanismes qui visent à protéger certains lieux importants dans ou près de la région du détroit. Toutes ces méthodes sont valables. Cependant, elles exigent la participation de plusieurs ministères et des niveaux de gouvernement ayant des intérêts différents et faisant appel à divers critères de sélection pour ce secteur. Tout le monde est d'accord pour que soient prises des mesures afin de préserver les lieux uniques de la région.

Quant aux critères de sélection et aux procédures, il règne cependant une certaine confusion. Le fait qu'il n'y ait pas de méthode systématique pour la détermination et la sélection des lieux de conservation, suscite également l'inquiétude. Le manque de coordination dans la définition, l'évaluation et la délimitation des lieux de conservation, rendra plus difficile la planification de cette région.

On remarque un besoin pressant de préparer un système détaillé, destiné à classer tous les lieux ou habitats écologiques importants situés au nord du 60e. Il faut aussi une méthode cohérente, fonctionnant en même temps que le système de planification de l'utilisation des terres et permettant de décider du niveau de protection requis dans chacun des lieux choisis.

Élargissement de la base des connaissances
Une planification valable et continue du Nord devra, pour réussir, être accompagnée d'un effort pour mieux connaître la dynamique des écosystèmes, les interactions de l'environnement et des changements provoqués par l'homme, de même que les retombées socio-économiques, sur la région, du développement industriel, etc. Une étroite coordination de ces études s'impose étant donné la diversité des organismes, des institutions et des ministères touchés par ces domaines de recherche. Pour la région du détroit de Lancaster, la base d'information actuelle ne semble pas suffisante pour permettre une évaluation sérieuse des répercussions des activités proposées. De plus, il n'y a pas à l'heure actuelle assez de renseignements sérieux pour déterminer dans quelle mesure l'utilisation des richesses naturelles pourrait être intensifiée afin de proposer une économie stable à long terme tant souhaitée par les habitants.

Coordination réelle des processus d'examen et de réglementation
Toutes les parties intéressées reconnaissent le besoin de protéger l'environnement de cette région afin de conserver les habitudes de chasse, de piégeage et de pêche. Ces préoccupations seraient donc prises en considération dans l'évaluation des milieux naturel et socio-économique des différents projets industriels. Pour chacune d'elles, il faudra établir une méthode spéciale de travail.

Grâce à tous ces processus, il sera possible de déterminer les modalités permettant de réaliser un projet particulier. Au cours de ces études détaillées, on pourra recourir à des audiences publiques du P.É.E.E., ou de la Régie des eaux des T.N.-O., ou chercher à appliquer les règlements sur l'utilisation des terres territoriales.

Étant donné le nombre d'examens en cours, certaines décisions prises pourraient n'avoir aucune relation avec les objectifs régionaux de planification. En conclusion, tout organisme choisi pour contrôler la planification de la mise en valeur de cette région, devrait ne pas perdre de vue la complexité de l'ensemble et mettre au point une méthode valable de coordination de tous les projets d'exploitation des ressources.

VI Portée du Livre vert

Pour récapituler, le Livre vert est le résultat d'une étude entreprise pour examiner et présenter au public un éventail complet des questions touchant les habitants, l'environnement et les ressources de la région du détroit de Lancaster. C'est à partir de cette documentation que les décisions ayant trait à l'utilisation correspondante des ressources de la région seront prises.

Tout d'abord, une ébauche du Livre vert a été publiée, en février 1981. Les audiences publiques ont fourni des renseignements très utiles sur les questions soulevées, par l'ébauche, sur l'avenir de la région. On s'est entendu pour que la version définitive expose en détail une diversité d'options pour l'utilisation de ressources spécifiques et accorde plus d'importance à la planification régionale.

De ce fait, le Livre vert présente des options d'utilisation couvrant la gamme complète des possibilités précisées lors des audiences publiques et aborde les considérations sur la planification régionale et les répercussions de la nouvelle politique du gouvernement, pour la région, sur l'utilisation des terres dans le Nord. Parce que le Programme d'utilisation des terres dans le Nord n'est pas encore en vigueur, deux options de processus de planification sont proposées pour rendre plus facile le commencement prévu de planification régionale.

Les audiences publiques ont fait ressortir l'absence d'un consensus sur la meilleure utilisation des ressources du détroit de Lancaster. Des opinions très arrêtées de la part des différents secteurs touchés de même que l'incertitude quant au règlement de la question des revendications foncières du *Nunavut* empêchent d'en arriver à une entente à l'heure actuelle. La discussion que le Livre vert propose de stimuler conduira, on l'espère, aux grandes lignes d'un accord sur le meilleur projet de mise en valeur de la région.

De nombreuses questions, parmi les plus difficiles et les plus pressantes touchant l'avenir de ce secteur, ont été élucidées grâce au Livre vert. L'intérêt du public résultant de ce document a énormément amélioré le climat de coopération et de prise de décisions.

Pour continuer dans cette voie et prolonger cet intérêt, six mesures provisoires ont été suggérées, qui seraient mises en vigueur rapidement afin de faciliter l'introduction adéquate d'un mécanisme de planification valable et l'accord sur le meilleur plan pour le détroit de Lancaster :

1. Annonce d'une déclaration de principe définissant le rythme d'activités nouvelles relatives à l'utilisation des ressources dans la région du détroit de Lancaster
Une déclaration de principe sur le rythme d'introduction des activités touchant l'exploitation des ressources, reste l'élément clef d'une politique globale intégrée pour le développement du Nord. L'évolution rationnelle d'une planification et d'un mode de gestion pour le détroit de Lancaster serait grandement facilitée par une telle décision. Des objectifs précis pourraient alors être établis afin d'orienter les prises de décision éventuelles quant à l'utilisation des ressources dans le temps prévu par cette politique.

2. Préparation d'une politique et d'un plan d'ensemble de conservation
Il est absolument nécessaire de préparer et de mettre en vigueur un système cohérent permettant la détermination de toutes les zones d'importance écologique dans l'Arctique et de définir le niveau de protection correspondant pour conserver leurs qualités environnementales respectives. La rédaction d'un plan d'ensemble de conservation est envisagée comme un complément important à la méthode de planification de la nouvelle utilisation des terres. Cette formulation permettrait de trouver un meilleur équilibre à long terme entre l'utilisation des ressources renouvelables et celle des ressources non renouvelables.

3. Création immédiate d'un organisme consultatif ad hoc auquel participeraient les Inuit de la région et les secteurs intéressés
L'Étude a provoqué auprès du public une prise de conscience aiguë des problèmes en jeu et a suscité des réponses de la part des Inuit et des autres secteurs intéressés quant aux utilisations et à la gestion éventuelles de la région du détroit de Lancaster. On continuera de progresser si l'on permet aux Inuit et aux groupes concernés de collaborer avec le gouvernement afin d'assurer la poursuite des activités entreprises par le Groupe de travail du détroit de Lancaster. Ce comité

spécial ferait des recommandations au Ministère sur un nouvel examen du Livre vert et il resterait en activité jusqu'à la création d'un organisme officiel de planification, chargé de la région.

4. Élaboration d'un processus de planification régionale permanente avant d'évaluer tout autre projet d'utilisation des ressources touchant la région
L'habitude courante d'établir des mécanismes distincts pour l'évaluation de chaque utilisation des ressources, prête souvent à confusion non seulement parmi les résidants, mais aussi chez les industriels, les groupes d'intérêts privés et auprès de la population en général. Cet usage mène souvent à des efforts inutilement répétés de la part des auteurs de propositions et des organismes de réglementation. Toutefois, le défaut principal des examens non coordonnés de projets réside dans le fait qu'ils donnent une définition par trop limitée du processus d'évaluation. La politique de planification du Nord a été adoptée dans le but d'éliminer le manque de coordination. Il s'ensuit qu'un processus systématique devrait être en vigueur avant d'analyser les conséquences de tout projet de mise en valeur. Bien que l'étude spécifique de chaque projet soit encore nécessaire, leur portée et leur mandat devront être coordonnés par le biais de mécanismes de planification.

5. Implantation de mécanismes de planification après le règlement des revendications foncières du Nunavut
Il faut s'attendre à ce que le règlement des revendications du *Nunavut* comprenne des dispositions qui modifieraient le mandat actuel concernant la gestion des ressources dans ce secteur. En partant du principe que la composition et la compétence de l'organisme de planification devront vraisemblablement être changées à la suite du règlement on pourra facilement entreprendre ces changements sans trop nuire à la continuité des choses.

6. Utilisation des principes de planification exposés au chapitre V, pour classer et évaluer toutes les options d'utilisations des ressources de la région
Ces sept principes ont été déjà très bien acceptés par toutes les parties intéressées. Ils peuvent donc servir de critères pour l'évaluation des options qui ont été présentées dans ce document; on peut aussi utiliser les normes qui se dégageront des débats publics, à la suite de la publication de ce livre.

A vous la parole
A en juger par les réactions du public, on devrait s'attendre à ce que soit mis en oeuvre un processus de planification pour la région du détroit de Lancaster. Ceci fait, ce mécanisme poursuivra les efforts entrepris lors de l'Étude pour en arriver au «meilleur plan» de l'utilisation et de la gestion de cette zone. Les réactions des lecteurs seront des plus utiles dans la définition du mandat, de la composition et des buts de fonctionnement de l'organisme qui sera chargé de cette tâche importante.

L'opinion des lecteurs sur les options touchant l'exploitation des ressources permettra d'établir le cadre général et le champ d'action du processus de planification régionale et ses rapports avec les autres processus et recherches parallèles.

L'examen du Livre vert se terminera par une réunion des représentants des communautés de la région, suivie par un atelier public. Des programmes détaillés seront publiés dès que possible. Les commentaires de la population seront attentivement analysés puis intégrés dans la rédaction d'un plan raisonné de mise en valeur de la région.

Nous demandons aux personnes intéressées de faire parvenir leurs commentaires au MAINC au cours des trois mois qui suivront la publication du Livre vert, à l'adresse suivante :
H.J. Dirschl
Chargé de projet
Étude de la région du détroit de Lancaster
Ministère des Affaires indiennes et
du Nord canadien
Ottawa (Ontario)
K1A 0H4

Tél.: (819) 997-0223

Annexe A
Le détroit de Lancaster : tableau actuel

Au détroit de Lancaster, les rapports entre le climat, les processus naturels et l'essor économique, sont compliqués. La rigueur du climat, par exemple, impose de lourdes restrictions à l'industrie, aux communications et aux transports. A leur tour, les projets industriels pourraient avoir, sur terre et sur l'eau, des conséquences écologiques ainsi qu'une profonde influence sur le mode de vie et les aspirations des Inuit de la région. Enfin, la compréhension des caractéristiques physiques et biologiques ainsi que des activités humaines jusqu'ici poursuivies, doit être à la base de tout processus de planification de l'utilisation éventuelle de cet environnement unique.

Il nous reste encore un long chemin à parcourir avant d'arriver à comprendre complètement ces facteurs ainsi que leurs relations mutuelles. Certains aspects ont fait l'objet d'une étude approfondie, alors que d'autres ont été presque négligés. Bien qu'elles soient mal réparties, les connaissances sur la région du détroit de Lancaster, à leur niveau actuel, permettent un vaste examen des meilleurs utilisations possibles de ce secteur. A mesure qu'elles seront disponibles, des données complémentaires pourront être incorporées au processus de planification.

Tout en tenant compte des objectifs de la planification régionale, l'étude qui suit, décrit brièvement le niveau des connaissances courantes. Nous considérons tout d'abord la géographie physique de cette région, pour en examiner ensuite les caractéristiques biologiques, la chasse, la pêche et le piégeage, de même que les activités commerciales, ainsi que les faits économiques et sociaux. Toutes ces données forment «le tableau actuel» du détroit de Lancaster. Plus loin, nous nous attacherons aux travaux éventuels et aux influences qu'ils pourraient avoir sur la région.

Nous avons trouvé pratique de décrire cette région complexe selon les conditions typiques qui prévalent en hiver et en été. En général, l'hiver dure environ du mois d'octobre au mois de mars, et les chenaux sont couverts de glace, alors que l'été s'étend de juin à septembre, lorsque les eaux sont libres. Cette simplification aide à présenter les renseignements sous forme de carte. Cependant, la documentation donnée dans le texte tient compte des changements de saison et des variations qui caractérisent cette région.

Les «cartes composites» de cette annexe résultent d'une superposition de cartes des variables particulières les plus importantes. Les cartes de petites dimensions qui complètent les premières proviennent de l'*Atlas des données préliminaires* et illustrent certains éléments inclus dans les cartes composites.

Régions terrestres et marines

Les montagnes de l'île Bylot, de l'est de l'île Devon, et du nord-est de l'île Baffin, qui s'élèvent à 1 500 m au-dessus du niveau de la mer, sont couvertes de glaciers et de calottes glacières, et constituent la caractéristique physiographique la plus remarquable de cette région. Dans la partie centrale de la région étudiée, l'altitude de certains vastes plateaux varie de 700 m dans la partie sud de la presqu'île Brodeur, à 300 m, plus loin à l'ouest dans les îles Somerset et Devon. Cette pente progressive du relief se retrouve dans les îles à l'ouest de l'île Somerset où les basses-terres sont vastes et où les crêtes ne dépassent pas 230 m au-dessus du niveau de la mer.

Les basses-terres dans toute la région sont recouvertes de lichens, de mousses, d'herbacées, de cypéracées et d'arbustes nains rabougris. Les pentes et les bas-plateaux, exposés aux vents rigoureux, sont pratiquement dépourvus de toute végétation.

Les chenaux marins et les criques sont généralement bordés de falaises abruptes et de nombreux fiords. Le détroit de Lancaster est, quant à lui, un large fossé lisse dont la profondeur est de 900 m dans son entrée orientale, devenant par la suite de moins en moins profond pour atteindre un seuil de profondeur de 180 m dans le détroit de Barrow. Les sédiments marins, dans le détroit de Barrow, sont surtout composé de sable et de gravier pour céder progressivement la place au limon et à l'argile plus fin vers l'entrée du détroit de Lancaster et de la baie Baffin.

La région en hiver

Environnement physique

Trois mois d'obscurité continue, de la fin novembre jusqu'au début de février, caractérisent

l'environnement en hiver. La précipitation annuelle de neige, qui constitue l'élément principal d'une précipitation relativement faible dans la région, est de un mètre. Cependant, les montagnes accidentées des îles Bylot et Devon, ainsi que du nord de l'île Baffin, peuvent recevoir 1,50 m ou plus de neige.

Dans la région, la neige recouvre le sol de façon permanente de la mi-septembre à la fin mai-début juin. A l'est, la baie Baffin a une influence modérée sur la température de l'air, modifiant la moyenne de température annuelle de -24 °C à l'est à -32 °C à l'ouest.

Les vents, les courants et la couverture de glace varient d'une façon extrême dans la région et sont souvent imprévisibles d'année en année, d'une saison à l'autre et d'une localité à l'autre. Toutefois, on a recueilli, dans le cadre de cette étude régionale, un certain nombre de tendances générales significatives dont quelques-unes ont pu être reportées sur des cartes (voir les figures 4 et 5).

L'océan recommence à geler le long des côtes au début d'octobre et en décembre les chenaux sont normalement recouverts de glace. Deux types de formation de glace exercent une profonde influence sur l'environnement en hiver. Durant toute cette saison, la glace de mer de la baie Baffin et du détroit de Lancaster n'est pas consolidée et se déplace au gré des courants, des vents et des marées. C'est le premier type de formation. Comme le montre la figure 4, les glaces, dans le détroit de Lancaster, dérivent vers l'est à une vitesse moyenne de 5 à 10 km par jour. Les fissures longues et étroites et le regel continuel dans les chenaux de même que les plaques d'eaux libres font varier de façon considérable l'étendue de la couverture de glace non consolidée.

La glace de mer que l'on trouve dans le détroit de Barrow en hiver est un exemple de la deuxième formation. Cette couverture relativement stable est constituée de glace nouvelle et de glace multiannuelle et forme une banquise côtière pendant six mois ou plus, chaque année.

La lisière des glaces qui sépare ces deux formations apparaît généralement près de l'île Prince-Léopold, de l'autre côté de la partie est du détroit de Barrow (par 90° de longitude ouest). Cependant, la position de cette glace peut varier considérablement vers l'est ou l'ouest.

La direction du vent à proximité de Resolute, près du détroit de Barrow varie considérablement. Cependant, aucune observation météorologique n'est faite dans le détroit même durant l'hiver et les données transmises par les stations sur terre à l'est, sont influencées par la topographie locale.

La faune

La région du détroit de Lancaster est une des plus intéressantes de l'Extrême-Arctique canadien quant à l'abondance et à la diversité de la faune. En hiver, la répartition, les déplacements et la variété de nombreuses espèces d'oiseaux et de mammifères sont déterminés par les différentes formations de glace, mentionnées dans la section précédente.

La lisière des glaces séparant la glace consolidée (banquise) de la glace non consolidée (à la dérive), traverse le détroit de Barrow et s'étend vers l'est le long des côtes des îles Devon et Baffin. Comme il est indiqué aux figures 6 et 7, cette lisière procure un habitat important aux nombreuses espèces d'animaux. Les phoques annelés, par exemple, allaitent et se rassemblent le long de cette lisière d'où ils en sont chassés par leurs principaux prédateurs, les ours blancs. Les renards arctiques, recherchant les phoques ou les carcasses de ceux tués par les ours polaires, se déplacent dans la même région. Les oiseaux et aussi, jusqu'à un certain point, les baleines se rassemblent et se nourrissent en cet endroit, surtout d'avril jusqu'à juin, le long de la côte est de l'île Devon. Cette lisière des glaces forme une barrière pour les animaux, limitant ainsi au printemps leurs déplacements vers l'Ouest.

D'octobre à juin, les multiples fissures, chenaux et plaques d'eaux libres sont des habitats précieux pour le phoque annelé, l'ours blanc et le renard arctique. C'est ici que convergent en avril et en mai pour se nourrir et se reposer, des centaines de milliers d'oiseaux, en attendant la dislocation des banquises.

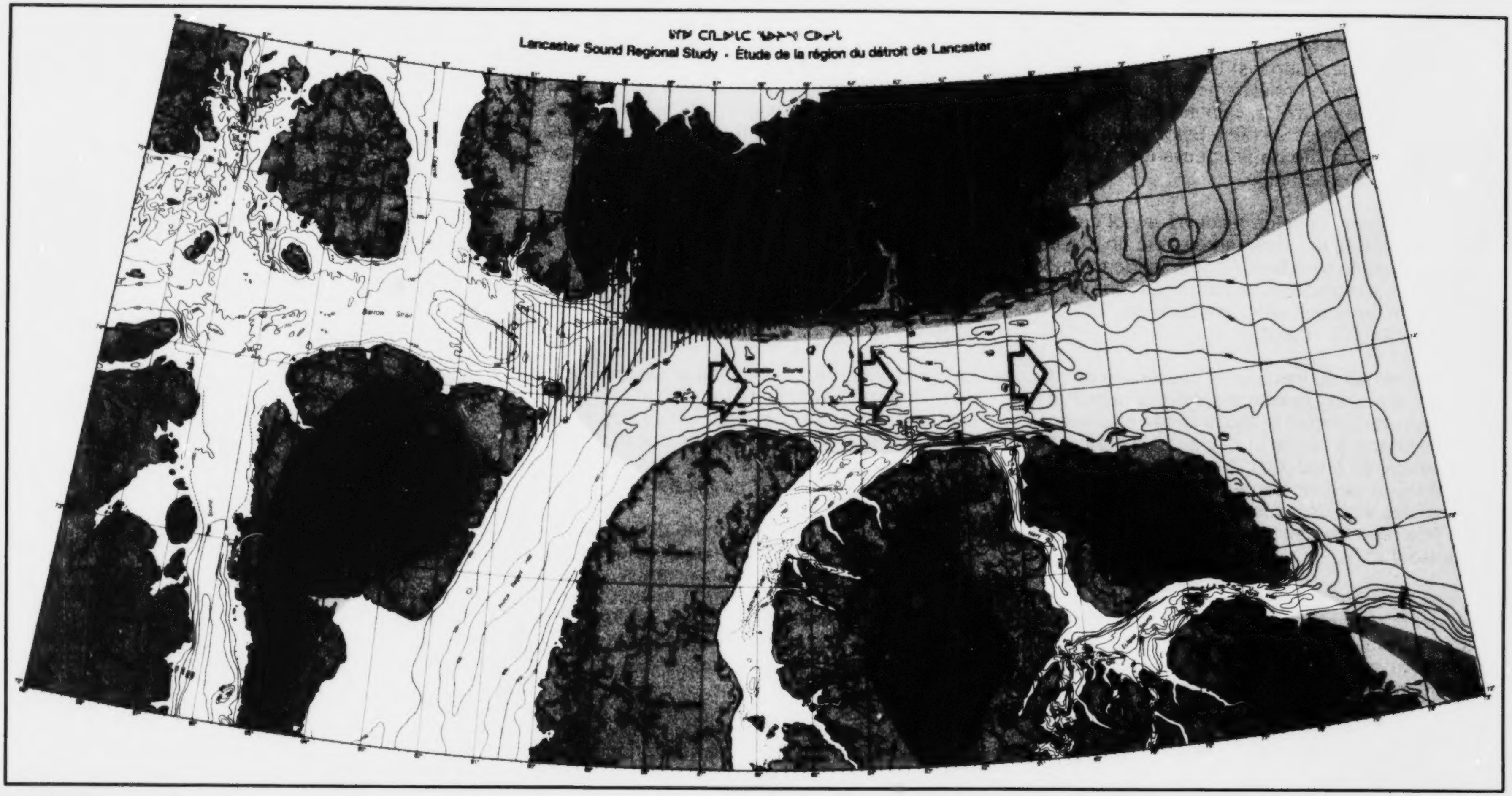
La glace consolidée de la partie centrale et occidentale du détroit de Barrow et de ses chenaux

Physical Environmental Characteristics: Winter • ᓄᓇᐅᑉ ᐃᒪᓐᓇ ᐃᓕᕐᒐᓂᕐᒥᑦ ᐅᑭᐅᕐ • Caractéristiques physiques et environnementales: hiver

Sea ice conditions range from complete ice cover (white) to open water (dark blue). Arrow = general ice movement. Position of fast-ice edge usually in hatched zone. Blue areas on land receive most snow.

ᑕᕐᕆᒪᐅᕐ ᓯᑯᓯᒪᓪᓕᑎᐊᕐ ᐸᑐᕐ ᐃᒪᖅᑲᐅᕐᓂᖅᑲᐸᓗᓂᓗ ᐃᑎᔪᐊᓘᓂ. ᐃᒪᐅᑉ ᐃᒋᕐᕿᓂᖓ ᓇᓗᓇᐃᕐᑕᐅᓯᒪᓪᓕᕐᒥᔭᕐ. ᐱᕐᑲᓗᔾᔭᖅᑲᐅᕐ ᐸᓗᓂᓗ ᐃᒪᖅᑲᓂᕐᕿᓂ. ᑐᕐᔪᕐᑐᕐ ᓇᓗᓇᐃᕐᕿᑕᐅᓯᒪᔪᕐ ᓄᓇᒥ ᕿᓂᓂᐅᑫᑐᒥ

Les conditions de la mer de glace varient de l'état de couverture de glace (blanc) à l'état d'eau libre (bleu foncé). La flèche = mouvement général de la glace. Les zones raturées indiquent habituellement l'emplacement de la lisière de glace stable. Les zones bleues sur terre sont celles qui reçoivent le plus de neige.



References • Références
Data Atlas
Atlas – données 1982

4

Physical Environmental Characteristics: Winter • ᓄᓇᐅᑉ ᐃᒫᓇᐃᓕᖓᓂᖏᑦ: ᐅᑭᐅᖅ • Caractéristiques physiques et environnementales: hiver

Selected Components • ᐆᒃᑐᑦ ᖃᐅᑕᐅᔪᒪᔪᒪᔪ • Composantes choisies

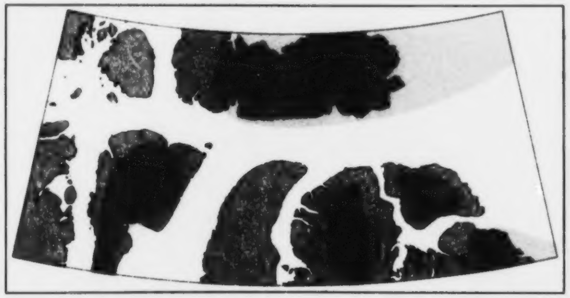
1 Mean Annual Snowfall · [illegible] · Précipitations annuelles moyennes de neige

2 Median Ice Cover · [illegible] · Couverture de glace médiane

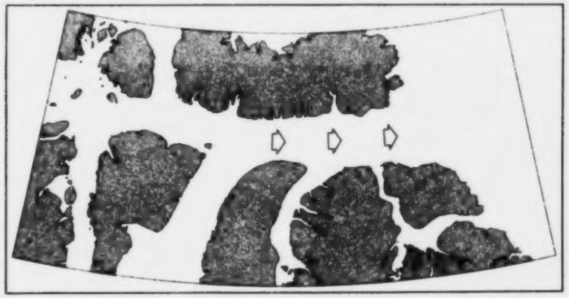
3 Consolidated Ice Edges · [illegible] · Lisières de glaces consolidées: 1965, 1966, 1967, 1968, 1971, 1972, 1973, 1975, 1977

4 Ice Drift: Winter · [illegible] · Glaces à la dérive: hiver

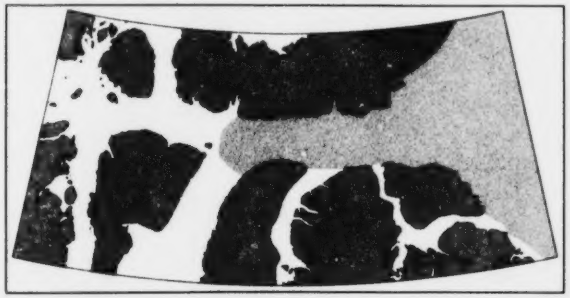
1



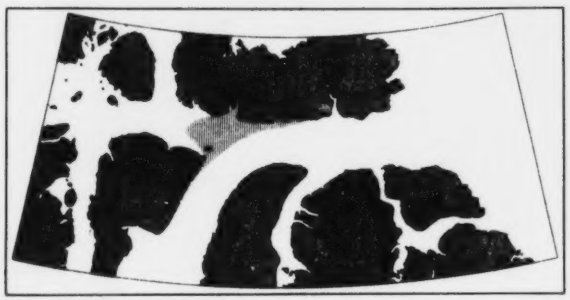
4



2



3

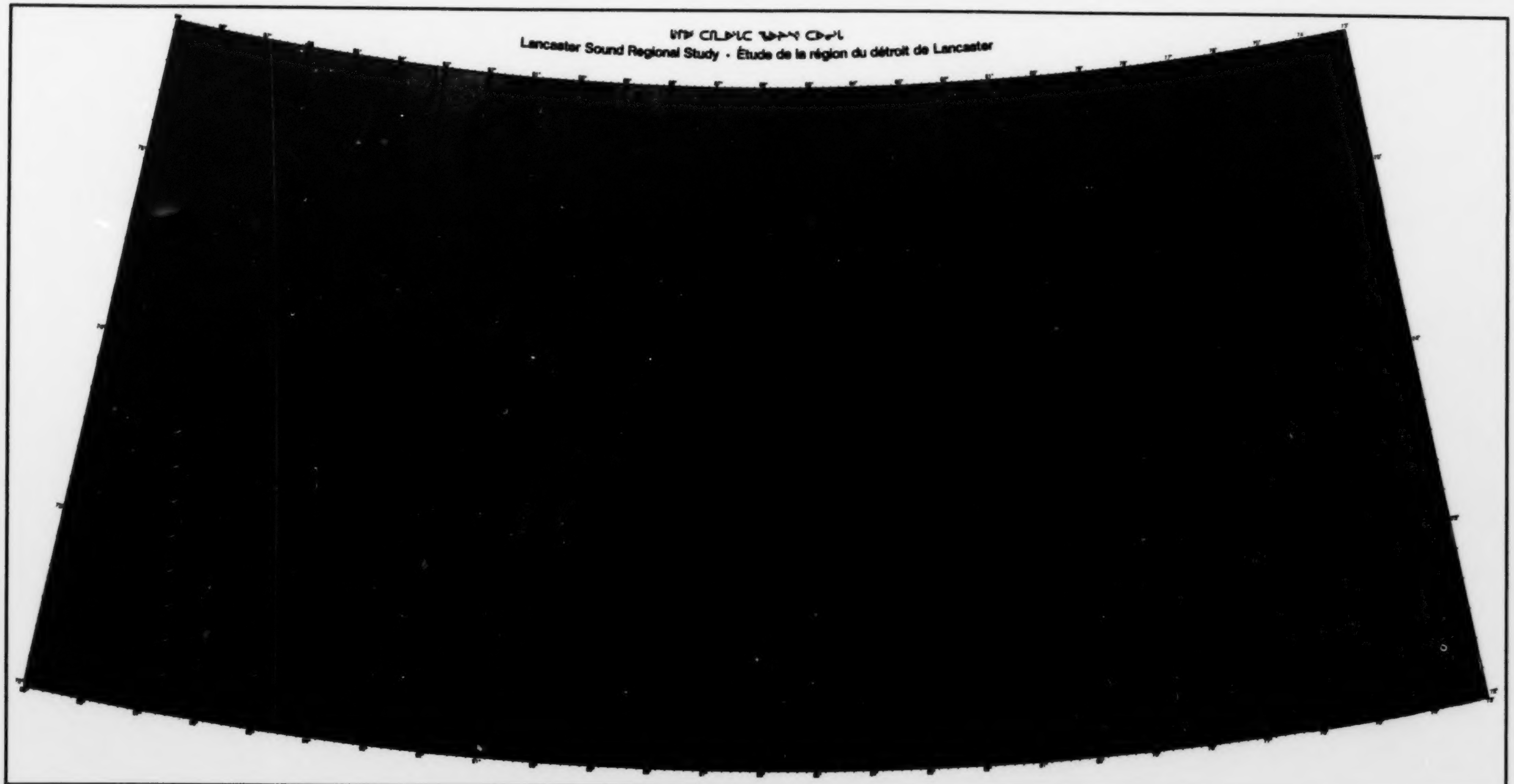


5

Biological Resources Characteristics: Winter • ᐆᒪᔪᐃᑦ ᓄᑕᐅᓂᑎᓇᐊᕈᓐᓈᓂᕐᒥᑕ ᐃᒫᓇᐃᓂᕐᓚᓂᕐᒥᑦ: ᐅᑭᐅᖅ • Caractéristiques des ressources biologiques: hiver

Five levels of important habitats are shown for major species. Dark green areas are critical habitats for species that concentrate and feed along fast-ice edge. White areas are general range of one or two species.

Cinq niveaux d'habitats importants sont indiqués pour les principales espèces. Les zones en vert foncé sont des habitats critiques pour les espèces qui se concentrent et s'alimentent le long de la frange de glace ferme et les zones blanches représentent une aire générale frequentée par une ou deux espèces.



References • Références
Data Atlas
Atlas – données 1982

6

Biological Resources Characteristics: Winter • ᐆᒪᔪᐃᑦ ᓄᑕᐅᓕᕆᐊᕈᓐᓇᓂᕐᒥᑕ ᐃᒪᓐᓇᐃᓕᖓᓂᕐᒥᑦ: ᐅᑭᐅᖅ • Caractéristiques des ressources biologiques: hiver

Selected Components • ᐆᒃᑐᕐ ᑫᐅᑕᐅᔫᒪᔾᒪᔪ • Composantes choisies

1 Polar Bear · ᓇᓄᐃᑦ · Ours blanc

2 Ringed Seal · ᓇᑦᑎᑦ · Phoque annelé

3 Arctic Fox · ᑎᕆᒐᓂᐊᑦ ᑎᑎᒪᓕᓂᐊᑦ · Renard arctique

4 Marine Mammals: Spring Migrants · ᑕᕆᐅᕐᒥᐅᑦ ᓂᕐᔪᑎᑦ: ᐅᐱᕐᖓᒃᑯᑦ ᑎᑭᑦᑕᕐᑲᖅᑐᑦ · Mammifères marins: migration printanière

5 Colonial Seabirds · ᐅᑎᕐᑕᓯᑦ ᑎᒻᒥᐊᑦ · Oiseaux coloniaux

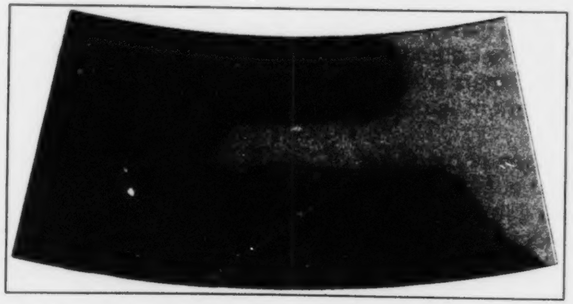
6 Muskoxen · ᐅᒥᖕᒪᑦ · Boeuf musqué

7 Peary Caribou · ᕿᑭᕐᑕᑦ ᑐᒃᑐᐃᑦ · Caribou de Peary

8 Barren-Ground Caribou · ᓇᑦᑐᕋᕐᓂᑐᕐᓂᒃ ᑐᒃᑐᐃᑦ · Caribou de la toundra

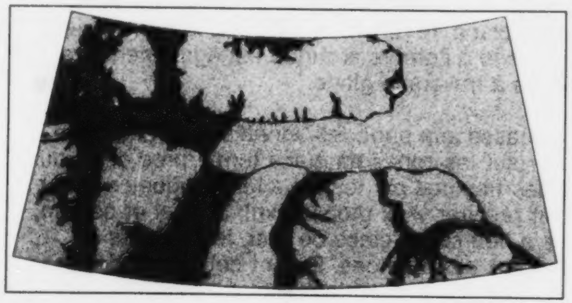
9 Vegetation · ᐱᕈᕐᑐᖃᓂᖓ · Végétation

1

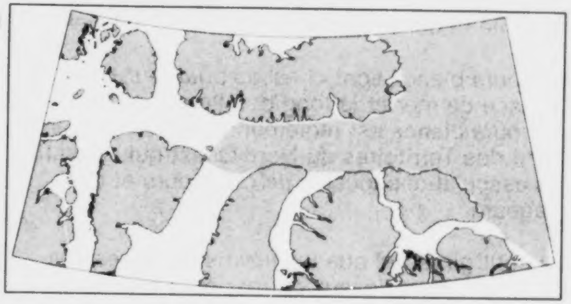


2

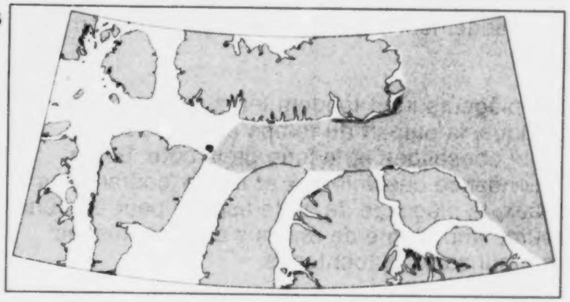
3



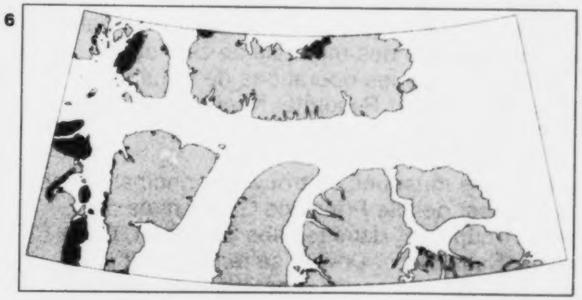
4



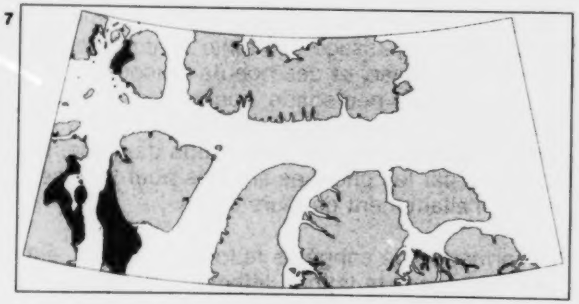
5



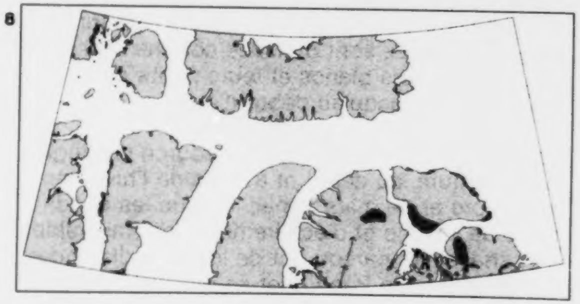
6



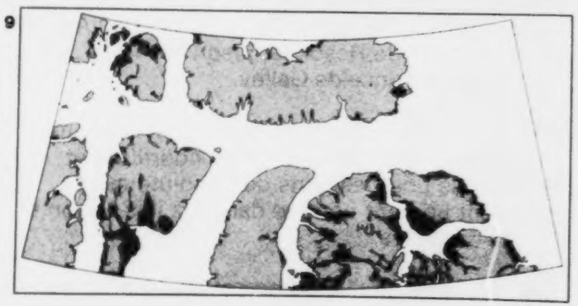
7



8



9



7

contigus, forme une plate-forme durant l'hiver permettant le passage des renards arctiques, des caribous de Peary et des boeufs musqués. Les zones de glace peu solide, souvent associées aux zones d'accumulation de neige entre des crêtes forcées ou parmi des débris de glace, sont utilisées par les phoques annelés pour la mise bas et l'allaitement de leurs petits.

La formation de congères le long du littoral, est une autre caractéristique affectant les cycles biologiques de la faune. Cela est surtout frappant au sud de l'île Devon et au nord de l'île Somerset, où les congères sont utilisées comme zones de gîte par les ours blancs et leurs petits de la mi-novembre jusqu'au début d'avril.

Le caribou est chassé comme source privilégiée de nourriture, au début et à la fin de l'hiver (en novembre et de mars à mai) lorsque les conditions de voyage et d'éclairement sont favorables. Les chasseurs parcourent de longues distances : les habitants de Pond Inlet se rendent vers le sud-ouest jusqu'au détroit d'Éclipse, ceux d'Arctic Bay jusqu'à la partie sud de l'inlet de l'Amirauté, et ceux de Resolute, jusqu'aux îles Somerset et Prince-de-Galles.

Les boeufs musqués sont également devenus, tout récemment, une source de nourriture et de revenus pour les gens de Resolute qui en chassent un petit nombre dans les îles Devon et Prince-de-Galles.

Les résidants de l'île Somerset chassent dans cette île et dans la région de la baie Creswell.

Les ours blancs sont chassés pour leur peau, sur la glace de mer et le long des floes. La chasse aux ours blancs est réglementée par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest qui consulte les associations locales de chasseurs et de piégeurs.

Le petit gibier tel que les lièvres arctiques, les lagopèdes, les oiseaux de mer et la sauvagine migratrice, est très recherché, car il représente un changement apprécié dans l'alimentation des Inuit.

Les piégeurs inuit tendent leurs pièges à renard arctique, la plupart du temps en hiver, sur la glace consolidée et le long de la côte. Selon l'abondance des animaux et le prix courant des peaux, le piégeage de cette espèce peut être une source importante de revenus dans toutes les communautés autochtones.

Activités commerciales courantes
En hiver, les activités commerciales principales sont l'extraction des minerais de zinc et de plomb ainsi que les opérations de transport aérien desservant Resolute, Nanisivik et Pond Inlet (se reporter aux figures 10 et 11).

Les boeufs musqués se trouvent principalement au nord-est de l'île Prince-de-Galles mais de petits troupeaux, dans les îles Somerset, Cornwallis, Bathurst, et Devon, se remarquent dans les quelques régions, à végétation abondante, situées dans les basses-terres. Les caribous se déplacent durant l'hiver de l'île Prince-de-Galles à l'île Somerset. Certains d'entre eux traversent également le détroit de Barrow.

Chasse et piégeage
Tout comme la faune qui est subtilement accordée à la dynamique de ce rude pays, le chasseur autochtone, pour gagner sa vie, doit s'adapter aux changements de saison dans un tel environnement. La chasse, le piégeage ont été et demeurent d'importantes occupations des Inuit de la région en hiver.

A l'exception des mois de décembre et de janvier, période d'obscurité et de froid intense, l'hiver est l'époque la plus importante pour les chasseurs et les piégeurs. Les figures 8 et 9 indiquent les zones de chasse, de pêche et de piégeage pendant cette période. Grâce aux motoneiges, les chasseurs peuvent parcourir de larges étendues de terre recouvertes de neige ou de mer gelée. Les animaux chassés sont le phoque annelé, le narval, le caribou, le boeuf musqué, l'ours blanc, le renard arctique et le petit gibier. La pêche à l'omble arctique est également pratiquée à travers la glace.

La chasse aux phoques annelés se pratique en hiver sur les zones de glace ferme près des trous et des fissures par lesquels les phoques sortent pour respirer. Aux mois d'avril, de mai et de juin, elle a lieu sur la glace de mer, le long des chenaux ou des floes. Durant cette période, ces espèces constituent la ressource la plus impor-

tante car elles sont abondantes et très prisées pour la viande et les peaux.

Les opérations minières à Nanisivik dans la baie Stratchona ont commencé en 1976, et emploient aujourd'hui 225 personnes, dont 25 p. 100 sont des Inuit. Les installations minières ne couvrent qu'une superficie de 10 km², ce qui inclut les installations d'exploitation et d'entreposage, les quartiers de logement ainsi que les embarcadères, les routes, les pistes d'atterrissage et les emplacements pour l'élimination de résidus. La pollution de l'air, et le bruit résultant des mouvements des brise-glace assurant le transport maritime, pourraient affecter l'environnement d'une certaine façon. Les renseignements disponibles relatifs aux répercussions sur l'environnement sont peu abondants. Les activités se déroulent ici toute l'année, les concentrés étant entassés jusqu'à la saison des eaux libres.

En 1978, une année typique, la production à Nanisivik était de 128 500 t de concentrés de zinc et de 11 900 t de concentrés de plomb, soit respectivement 7,1 et 2,4 p. 100 de la production canadienne. A moins de découvrir un autre gisement productif dans la région avoisinante, les réserves de cette mine seront épuisées d'ici neuf ans.

L'exploitation de la mine Arvik dans la Petite île Cornwallis est envisagée pour 1982. On prévoit également l'exportation annuelle d'environ 209 000 t de concentrés de zinc et 45 000 t de concentrés de plomb.

Dans les localités et les mines, le transport aérien est indispensable, car il assure le ravitaillement en denrées périssables et en cargaisons de première nécessité; il sert de lien entre les différentes collectivités. L'avion est le seul moyen de se rendre à Frobisher Bay ou dans le sud du Canada où les services médicaux, dentaires et scolaires sont offerts. C'est également la seule façon pour le personnel technique, chargé du fonctionnement et de l'entretien d'équipements importants, de pouvoir pénétrer dans cette région. Les vols ont lieu plusieurs fois par semaine.

La région en été

Environnement physique

Pendant l'été arctique, du début de mai au début d'août, il fait jour continuellement, mais la température moyenne quotidienne durant les mois de juillet et d'août est légèrement supérieure à 0 °C, à cause des eaux froides de surface. Le détroit de Lancaster est dégagé durant deux à trois mois, mais cette période peut varier d'une façon importante d'année en année, suivant la température et la condition des océans.

Les précipitations dans cette région ont principalement lieu aux mois de juillet et d'août et leur moyenne en été n'atteint que 75 mm, sauf dans les régions montagneuses à l'est de l'île Devon où elles sont un peu plus importantes. D'épais brouillards sont chose courante sur les chenaux, surtout à la fin de l'été.

A cette époque de l'année, à l'extrémité occidentale du détroit, près de Resolute, les vents dominants sont du nord au nord-ouest, alors que ceux dans le détroit même varient énormément.

Dans le détroit, le mouvement des eaux de surface se fait surtout dans une direction ouest-est, mais un courant est persiste le long du littoral sud. Ce mouvement est ralenti (voir figures 12 et 13) par un certain nombre d'ouvertures dans la plupart des chenaux tels que ceux du détroit du Prince-Régent et de l'inlet de l'Amirauté et par la présence de courants irréguliers au milieu de ces passages. Une grande intrusion d'eaux de surface de la baie Baffin se produit à la sortie du détroit; cette intrusion qui se fait dans le sens contraire des aiguilles d'une montre peut aller parfois jusqu'à 100 km vers l'ouest.

Au mois de mai, les glaces non consolidées commencent à fondre. Une zone d'eaux libres se forme normalement le long de la partie sud de l'île Devon pour devenir continue dans toute la baie Baffin, vers la mi-juin. La glace consolidée plus à l'ouest se disloque plus lentement à cause des criques et des baies adjacentes au détroit. Cependant, indépendamment de la position géographique de la lisière des glaces consolidées, son morcellement commence généralement à la mi-juillet. Le détroit de Lancaster est presque toujours dégelé en août et en septembre.

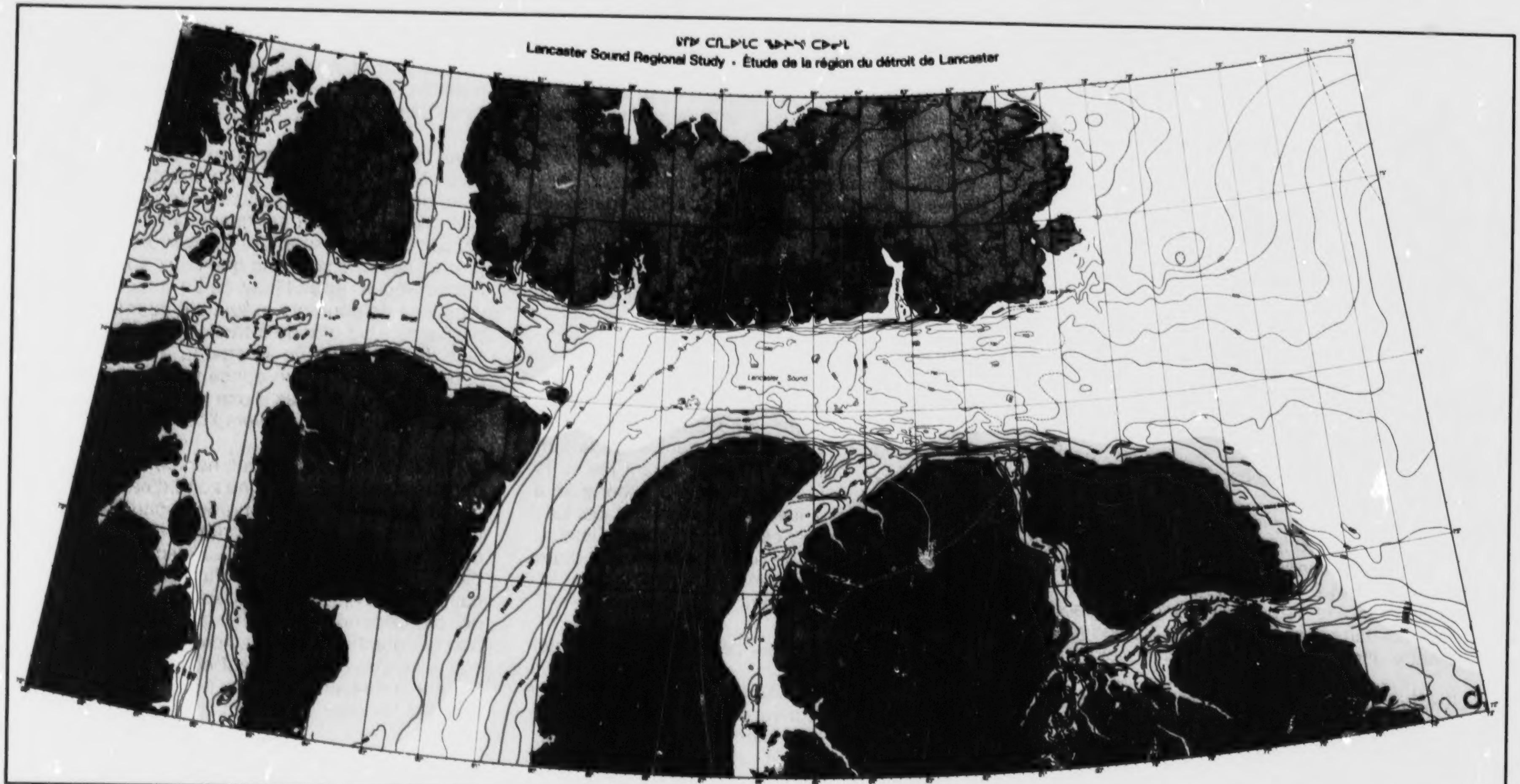
Des centaines d'icebergs de toutes tailles dérivent vers l'entrée orientale du détroit de Lancaster,

Hunting, Fishing and Trapping Patterns: Winter • ᐊᖑᓇᓱᓐ ᓂᕿᔭᐅᕙᒃᑐᑦ, ᐃᖃᓗᒃ ᓯᐅᕋᓱᓐ ᓂᕿᔭᐅᕙᒃᑐᑦ ᐊᒻᒪ ᑮᔪᖃᑦᑕᓯᓐ ᕕᐅᕙᒃᑐᑦ ᒪᓂᒃ ᐸᒃ ᑕᕐᕆᑦ: ᐅᑭᐅᖅ • Chasse, pêche et piégeage: hiver 1974-1982

Red colour indicates areas where Inuit commonly harvest wildlife. Key species harvested are shown in Figure 9.

ᐊᐅᐸᓗᒥ ᑎᑎᕋᖅᓯᒪᔪᑦ ᓄᓇᐃᓯᒪᒍᑎᒋᔪᑦ ᐃᓄᐃᑦ ᐅᒍᓇᖅᐱᕆᓂᐅᔭᖅᑎᕆᓂ. ᐅᒪᔪᑦ ᐊᖑᓇᖅᑕᐅᓂᖅᐸᐅᕙᒃᑐᑦ ᓄᓇᐃᖅᑕᐅᓯᒪᔪᑦ 9,ᒥ.

Les régiones en rouge indiquent les zones où les Inuit chassent couramment la faune. La figure 9 indique les principales espèces chassées.



References • Références
Data Atlas
Atlas – données 1982

8

Hunting, Fishing and Trapping Patterns: Winter • ᐊᖑᓇᓯᐅᓂ ᓂᕆᔭᐅᕙᒃᑐᑦ, ᐃᖃᓗᖕ ᓯᐅᕋᓯᐅᓂ ᓂᕆᔭᐅᕙᒃᑐᑦ ᐊᒻᒪ ᑮᓯᖃᑦᑕᓯᐅᓂ ᕕᐅᕙᒃᑐᑦ ᒪᓂᖕ ᐸᒃ ᑕᒃᕆᑦ: ᐅᑭᐅᖅ • Chasse, pêche et piégeage: hiver 1974-1982

Selected Components • ᐅᒃᑐᖅ ᕿᐅᑕᐅᔪᒪᓯᒪᔪ • Composantes choisies

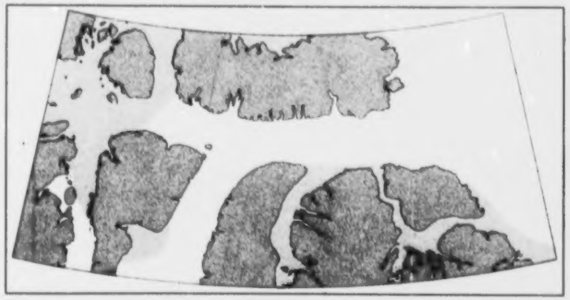
1 Seal Hunting · ᓇᑦᑎᓯᐅᕐᓂᖅ · Chasse au phoque

2 Polar Bear Hunting · ᓇᓄᓯᐅᕐᓂᖅ · Chasse à l'ours blanc

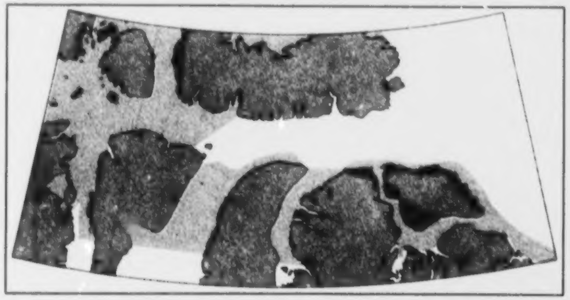
3 Caribou Hunting · ᑐᒃᑐᓯᐅᕐᓂᖅ · Chasse au caribou

4 Trap Lines · ᒥᑭᐊᖅᑲᕐᓂᖅ · Lignes de piégeage

1

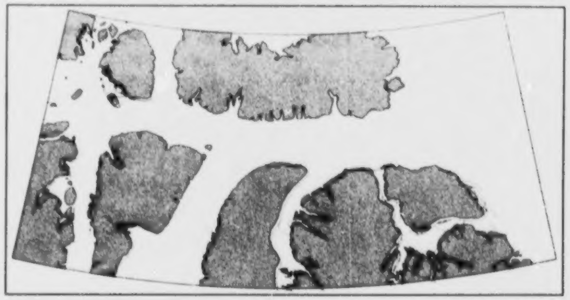


2



3

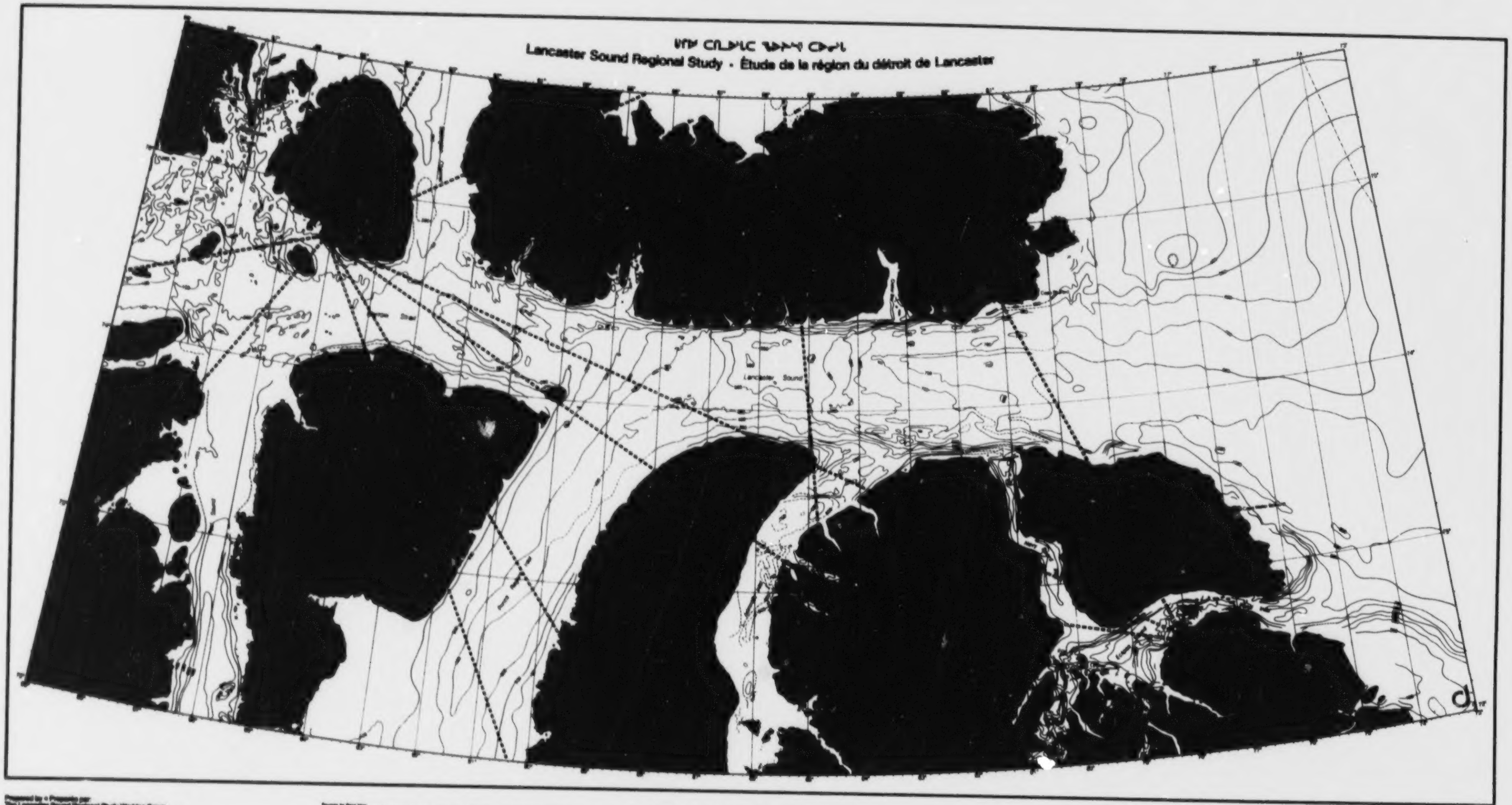
4



Current Commercial Activities: Winter • ᒫᓐᓇᐅᔪᖅ ᑳᓇᐅᑦᓯᔾᔭᕐᑐᑕᐅᓇᓯᐊᖅᑐᑦ: ᐅᑭᐅᖅ • Activités commerciales actuelles: hiver

Commercial activities include mining of lead-zinc ore and air transportation operations.

Les activités commerciales comprennent l'exploitation minière du plomb et du zinc ainsi que des opérations de transport.



References • Références
Data Atlas
Atlas – données 1982

10

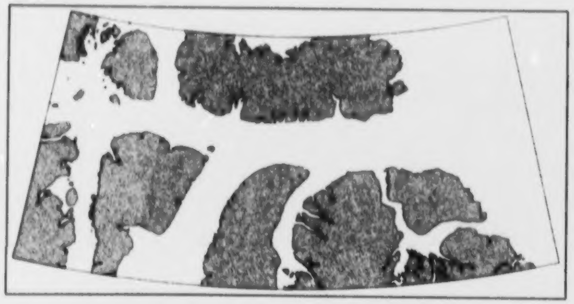
Current Commercial Activities: Winter • ᒫᓐᓇᐅᔪᖅ ᑮᓇᐅᑦᔭᓯᐅᕆᑕᐅᓂᐊᖅᑐᑦ: ᐅᑭᐅᖅ • Activités commerciales actuelles: hiver

Selected Components • ᐆᑐᖅ ᖁᐅᑕᐅᔮᓯᒪᔭ • Composantes choisies

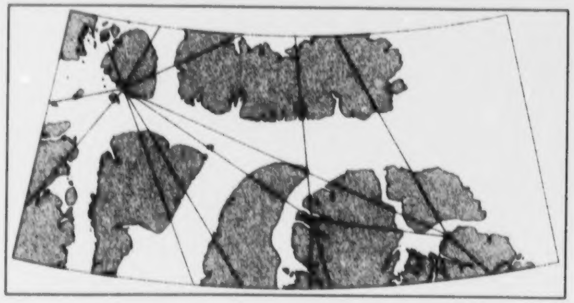
1 Mining · ᐅᔭᖃᑕᕐᓂᐊᖅᑏᑦ · Mines

2 Air Transport · ᖃᖓᑕᓲᑦ ᐊᖑᑎᓯᑦ · Transport aérien

1



2

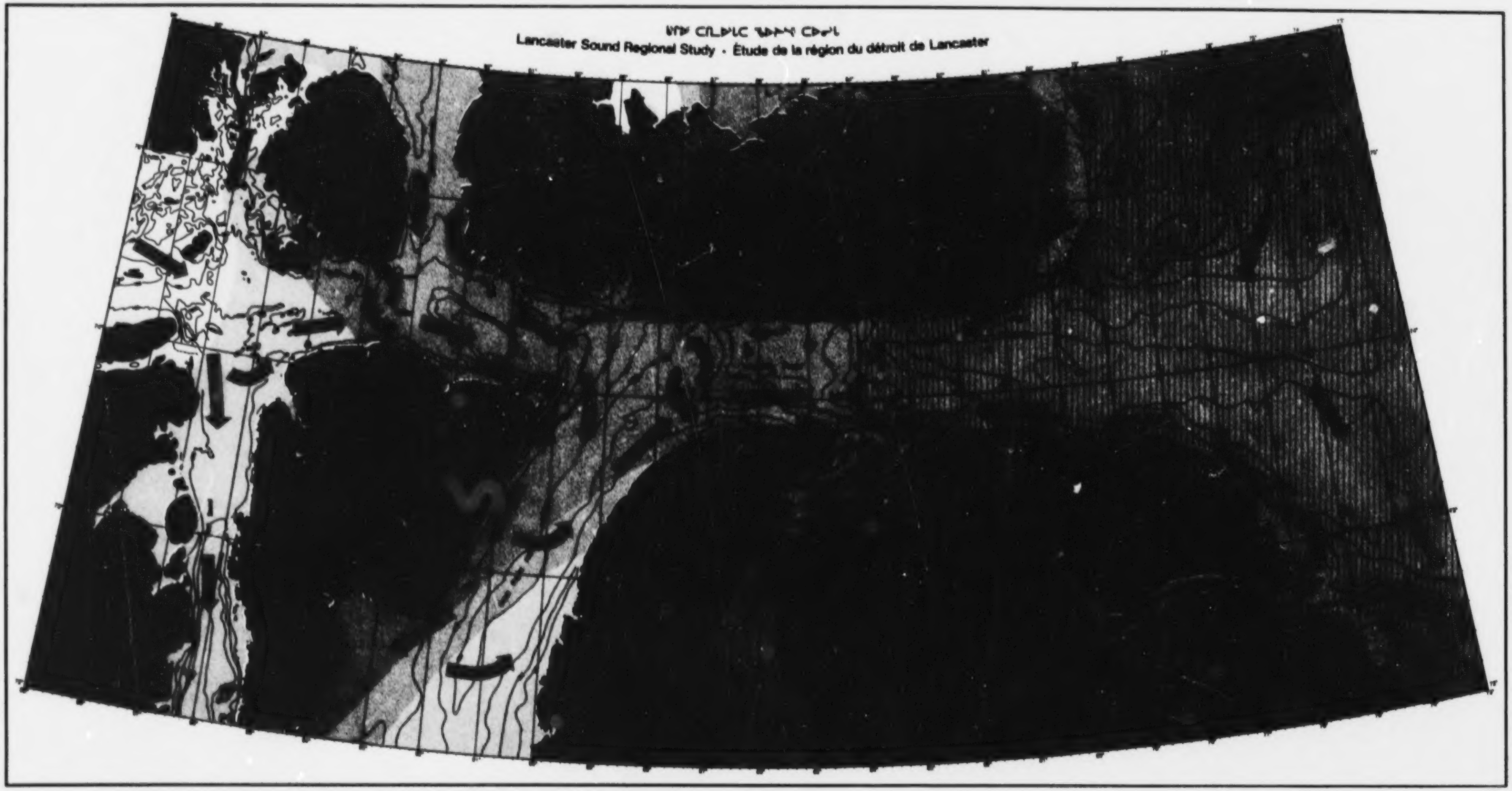


Physical Environmental Characteristics: Summer • ᓄᓇᐅᑉ ᐃᒪᓐᓇᐃᓐᓂᕐᒪᓂᒃ: ᐊᐅᔭᖅ • Caractéristiques physiques et environnementales: été

Sea ice conditions range from partial ice cover (light blue) to open water (dark blue). Icebergs are most frequent in hatched areas. Surface water circulation is shown by arrows. Blue areas on land receive most rainfall.

ᑕᕐᕆᐅᑉ ᓯᑯᖄᕈᐊᓯᓐᖅ ᑭᑯᖃᕐᒥᒃ ᑎᐊᕐᐸᓗᓂᓗ. ᐱᖃᓗᔭᖃᑉᐸᓗᓂᓗ ᑕᕐᕆᐅᑉᒥ. ᐃᒪᖃᑉᓂᐊ ᓇᓗᓇᐃᑉᓯᒪᒥᔪᑦ. ᑖᒃᑯᐊᓗ ᑐᕌᕐᑐᒥ ᓇᓗᓇᐃᑉᓯᒪᔪᑦ ᒫᑯᐱᐅᓗᐊᕐᐸᓂᕐᒥᒃ ᓄᓇᒥ.

Les conditions de la mer de glace varient de l'état partiel de couverture de glace (bleu clair) à l'état d'eaux libres (bleu foncé). Les icebergs se trouvent le plus fréquemment dans les zones raturées. Les flèches indiquent les courants d'eau de surface. Les zones bleues sur terre sont celles qui reçoivent le plus souvent des précipitations.



References • Références
Preliminary Data Atlas
Atlas: données provisoires, 1980

12

Physical Environmental Characteristics: Summer • ᓄᓇᐅᑉ ᐃᒫᓐᓇᐃᓕᖕᒪᓂᖏᑦ: ᐊᐅᔭᖅ • Caractéristiques physiques et environnementales: été

Selected Components • ᐆᑦᑐᖅ ᑮᐅᑕᐅᔪᒪᔪᒪᔪ • Composantes choisies

1 Rivers and Lakes · ᑰᒃ ᑕᓯᐅᓗ · Cours d'eau et lacs

2 Ice Cap · ᐊᐅᔪᐃᑦᑐᖅ · Calotte glaciaire

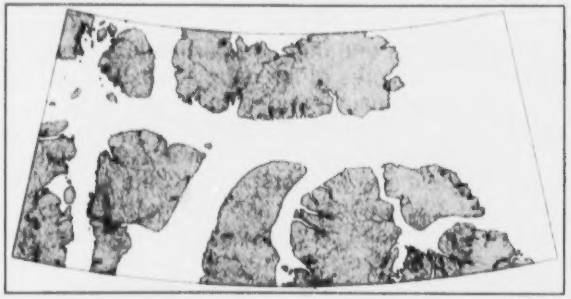
3 Mean Annual Rainfall · ᐊᕐᕌᒍᑕᒫᖅ ᒪᖁᓯᐅᕐᓂᖓ · Précipitations annuelles moyennes de pluie

4 Surface Water Circulation · ᐃᒪᐅᑉ ᖄᖓᑕ ᐃᑦᑕᕐᓂᖓ: ᐊᐅᔭᖅ · Courants de surface

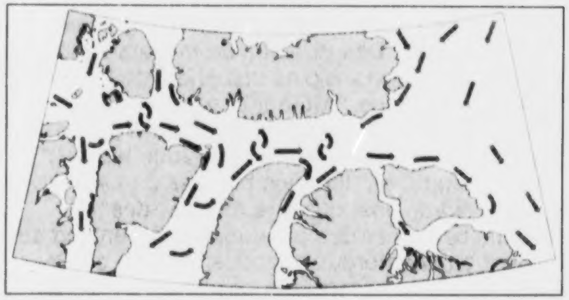
5 Median Ice Cover · ᓯᑯᖃᕐᓂᖓ · Couverture de glace médiane

6 Icebergs · ᐱᖃᓗᔭᐃ · Icebergs

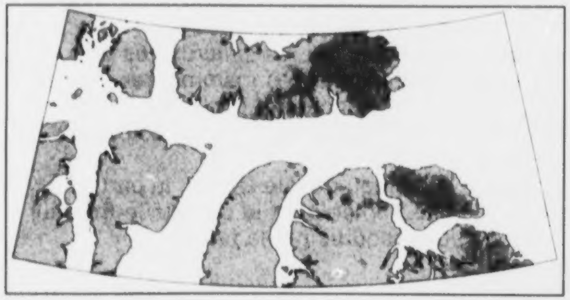
1



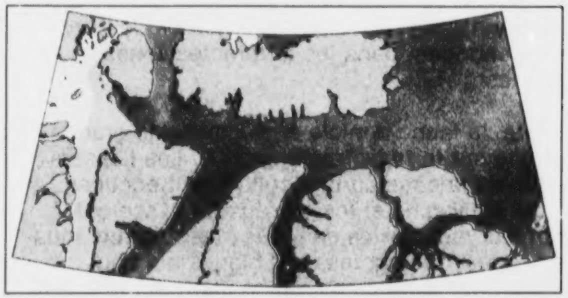
4



2

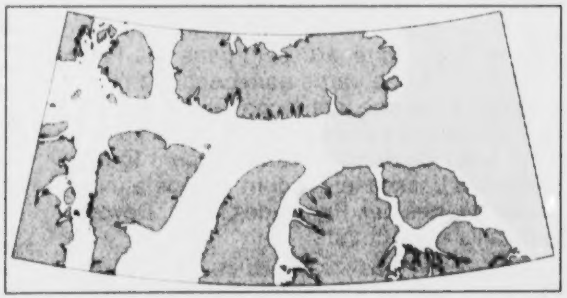


5



3

6



13

mais comme les courants d'intrusion qui les portent, ne s'avancent que rarement à plus de 100 km, avant de retourner dans la baie Baffin.

L'été, dans la région du détroit de Lancaster, est donc caractérisé par une température et des conditions de glace extrêmement variables, par des mouvements d'eaux de surface complexes et par la présence, dans la partie orientale du détroit, de nombreux icebergs. La débâcle hâtive de la glace et la période relativement longue des eaux libres dans le secteur est du détroit, combinées à la variété des courants de surface, ont une influence sur les écosystèmes de cet environnement marin.

La faune
Durant la brève période d'été, la grande quantité de plantes et d'animaux vivant dans la région marine et sur presque tout le littoral est évidente (voir les figures 14 et 15). A mesure que la neige et la glace des chenaux, des basses-terres où la végétation abonde, des vallées et du littoral fondent au printemps, cette région est fréquentée par plus d'une cinquantaine d'espèces d'oiseaux au cours de leur migration et au moment de la becquée, de la nidification et de la mue. Les oiseaux de mer, qui nichent sur les falaises côtières dans différents sites de fin avril à septembre, sont peu touchés par la couverture de glace.

Neuf importantes colonies d'oiseaux de mer, composées de marmettes, de fulmars, de mouettes et de guillemots représentent le tiers des 8,3 millions d'oiseaux de mer vivant dans l'est du Canada. Des dizaines de milliers d'eiders, de canards kakawis, d'oies blanches, de huarts et d'oiseaux de rivage font leur apparition à cet endroit. En été, les baleines boréales (en voie de disparition), la grande majorité de tous les narvals du monde, un tiers des bélugas de l'Amérique du Nord, ainsi que des morses, des phoques barbus et des phoques du Groenland se joignent aux nombreux phoques annelés qui résident en permanence dans ces eaux. L'omble arctique se retrouve dans plusieurs cours d'eau, lacs ou rivières, alors que les morues de l'Arctique abondent dans les différentes zones marines.

En été, la faune déploie également une grande activité sur terre (voir la figure 14). Les basses-terres de la côte, en particulier, sont occupées par la sauvagine et les oiseaux de rivage qui y font leur nid, par les caribous et les boeufs musqués ainsi que par les ours blancs qui choisissent de faire de ces régions leur retraite d'été. Les caribous des toundras se retrouvent en petit nombre au nord de l'île Baffin, alors que les caribous de Peary se répartissent dans l'île Prince-de-Galles et sur la partie nord-ouest de l'île Somerset ainsi que, dans une faible mesure, dans les parties nord des îles Cornwallis et Bathurst. Les boeufs musqués occupent toute l'année les basses-terres dont la végétation est florissante, des îles Prince-de-Galles, Devon, Cornwallis et Bathurst.

Bien qu'il faille reconnaître l'intérêt de toute cette région pour l'habitat de la faune, certains secteurs méritent une mention particulière. Les basses-terres côtières et les eaux à proximité du littoral de la partie sud-est de l'île Devon et de l'île Philpots, ainsi que les zones côtières et les eaux contiguës de la péninsule Borden et de l'île Bylot, sont peut-être les habitats les plus importants quant à la variété des espèces qu'on y trouve et à la densité de population des oiseaux et des mammifères qu'on y remarque. Les côtes nord et est de l'île Somerset, la région de la baie Creswell, la côte sud-ouest de l'île Devon, l'inlet de l'Amirauté et le détroit de McDougall sont aussi très fréquentés par les canards, les oies, les colonies d'oiseaux et les mammifères marins. Enfin, l'île Prince-Léopold est une aire de nidification sans pareille pour les oiseaux coloniaux.

Par contre, le plateau de l'île Devon, la partie centrale de l'île Somerset et la presqu'île Brodeur sont très peu parcourus par la faune.

Chasse et pêche
Durant la courte période d'été, les activités de chasse sont intenses. De nombreuses familles se dispersent dans des campements saisonniers, éloignés des collectivtés.

Les régions de chasse et de pêche sont indiquées dans les figures 16 et 17. En comparant les cartes composites de l'hiver et de l'été (figures 8 et 16), on s'aperçoit que la région où l'on chasse l'été est beaucoup plus petite, cela étant dû, en partie, à la difficulté de se déplacer sur terre et dans les eaux libres.

La chasse aux mammifères marins se pratique dans les eaux littorales de l'île Bylot et du nord de l'île Baffin ainsi que dans les zones côtières de l'île Cornwallis et de la partie sud de l'île Somerset. Des phoques annelés fournissent en permanence la nourriture, l'habillement et des peaux pour la vente. Ils sont chassés en bateau à partir des campements saisonniers établis près des communautés. Les habitants de Resolute chassent principalement autour de l'île Cornwallis et du détroit de McDougall et vers l'est jusqu'à la baie de Radstock dans l'île Devon. Certaines familles dont le campement se trouve dans l'île Somerset, chassent le long des régions côtières de cette dernière. De même, les habitants de l'île Somerset chassent dans la région de la baie Creswell. La population d'Arctic Bay, par contre, se déplace le long de la banquise dans le nord de l'inlet de l'Amirauté et, lorsque la glace se retire, chasse dans l'inlet. Les habitants de Pond Inlet s'adonnent à ce sport commercial au bord de la banquise près de Button Point et du cap Graham Moore jusqu'à ce que la glace se retire, puis se rendent dans le détroit du Navy Board. Des espèces comme le phoque barbu et le phoque du Groenland sont attrapées, lorsqu'elles sont aperçues par les Inuit.

Le béluga et le narval sont chassés à partir de bateaux durant la période d'eau libre, et les prises varient considérablement d'une année à l'autre. Il y a beaucoup plus de bélugas dans les baies Creswell et Resolute et dans la partie occidentale de la région du détroit de Lancaster. A la fin juin, les Inuit de Pond Inlet commencent à chasser le narval le long des blocs de glace près du cap Graham Moore et de Button Point, à 75 km de leur localité. Les habitants de Resolute et d'Arctic Bay chassent les baleines lorsqu'elles poursuivent leur route vers l'ouest. On capture le narval tant pour sa défense en ivoire de grande valeur que pour sa peau comestible, appelée muktuk.

Les morses sont chassés par les habitants de Pond Inlet, dans l'île Wollaston, région de chasse importante; l'ivoire est utilisé pour la sculpture, et une partie de la chair est consommée.

Étant donné la difficulté de voyager en été dans la toundra, la chasse au caribou ne peut être pratiquée à l'intérieur des terres et ainsi n'a lieu que près des rivages accessibles par bateau à partir des agglomérations et des campements saisonniers. La viande de caribou est, en été, la nourriture préférée des Inuit. Cependant, ces animaux ne sont pas toujours aussi nombreux d'une année à l'autre, car ils se déplacent de façon irrégulière. La peau de ces bêtes sert à faire de chauds vêtements de voyage pour l'hiver. Généralement, les Inuit de Pond Inlet chassent aux alentours du détroit d'Éclipse, et les habitants d'Arctic Bay se rendent dans la partie sud de l'inlet de l'Amirauté, alors que ceux de Resolute chassent dans l'île Somerset.

Lors de la chasse aux caribous et aux autres animaux, les Inuit prennent également du petit gibier, en particulier de la sauvagine migratrice ainsi que des lagopèdes et des oiseaux marins.

La pêche à l'omble arctique, à travers la glace des lacs d'eau douce, commence en mai et se poursuit en été le long des côtes et aux embouchures des rivières et des cours d'eau. Les campements d'été sont souvent des sites favorables à la pêche. Les poissons sont vendus dans les agglomérations, ce qui contribue à créer, à une petite échelle, une véritable pêche commerciale.

Activités commerciales courantes

Pendant l'été, toutes sortes d'activités se déroulent dans la région du détroit de Lancaster : exploitation minière, transport maritime, études scientifiques, tourisme et opérations aériennes complémentaires. Bien que des permis (pétrole et gaz) aient été délivrés pour une grande partie de la région orientale du détroit de Lancaster, il n'y a aucun forage en cours. Comme il est indiqué aux figures 18 et 19, la plupart des activités ont lieu dans la partie est de cette région.

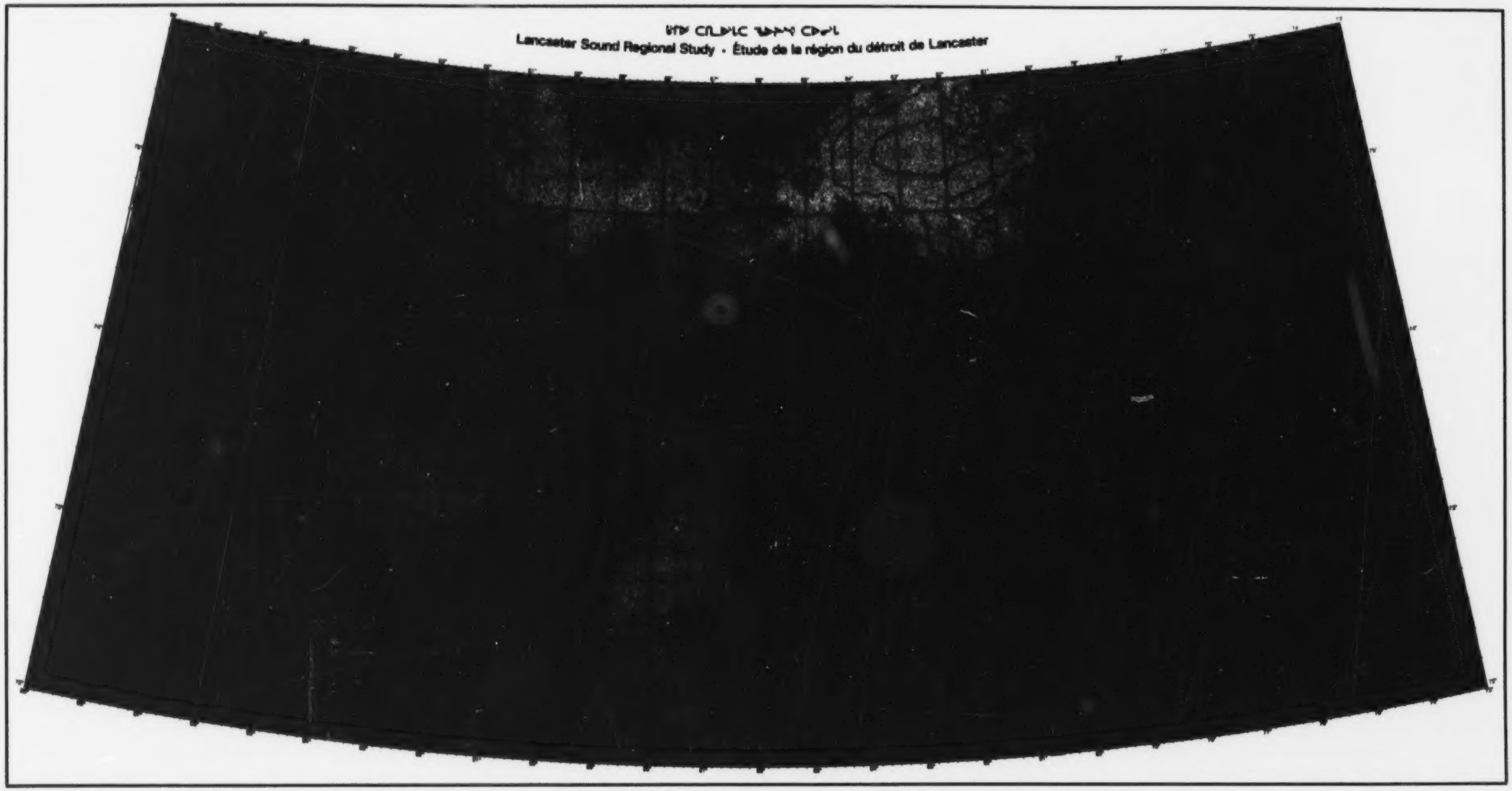
Les opérations minières portent sur l'extraction et la concentration des minerais de plomb et de zinc ainsi que sur leur exportation par bateau vers l'Europe. La mine Nanisivik fonctionne depuis 1976 et l'exploitation de la mine Arvik, en cours de développement dans la Petite île Cornwallis, est prévue pour 1982.

Les transports maritimes servent aussi à ravitailler les collectivités. Actuellement, 70 navires environ desservent chaque année les localités et la mine Nanisivik. En 1978, 1 685 t de chargement à sec et 5 155 t de combustibles en vrac ont été

Biological Resources Characteristics: Summer • ᐆᒪᔪᐃᑦ ᓄᑕᐅᓯᑎᒪᐊᕈᓐᓇᓃᑦᑕ ᐃᒪᓐᓇᐃᓯᒻᒪᓂᖏᑦ: ᐊᐅᔭᖅ • Caractéristiques des ressources biologiques: été

Five levels of important habitats are shown for major species. Darker green areas indicate an increasing overlap of important habitats. White areas are general range of one or two species.

Cinq niveaux d'habitats importants sont indiqués pour les principales espèces. Les zones en vert foncé indiquent un chevauchement de plus en plus prononcé d'habitats importants. Les zones blanches sont généralement fréquentées par une ou deux espèces.



References • Références
Data Atlas
Atlas – données 1982

14

Biological Resources Characteristics: Summer • ᐆᒪᔪᐃᑦ ᓄᑕᐅᓯᕆᒪᐊᕈᓐᓇᓂᕐᑕ ᐃᒫᓇᐃᓯᒡᒐᓂᕐᑦ: ᐊᐅᔭᕐᒃ• Caractéristiques des ressources biologiques: été

Selected Components • ᐆᑐᕐ ᕋᐅᑕᐅᔪᒪᓯᒪᔪ • Composantes choisies

1 Polar Bear · ᓇᓄᐃᑦ · Ours blanc

2 Walrus · ᐊᐃᕕᑦ · Morse

3 White Whale (Beluga) · ᕿᓪᓗᒐᑦ ᕿᓚᓗᒐᐃᑦ · Béluga

4 Narwhal · ᑐᑲᓕᒃ ᕿᓚᓗᒐᐃᑦ · Narval

5 Marine Mammal Migration · ᑕᑯᑦᑐᑦᑕᑦ ᓇᒃᓯᑦ ᐃᒡᓯᕐᓯᐊᕐᑎᑕᑦ · Migration des mammifères marins

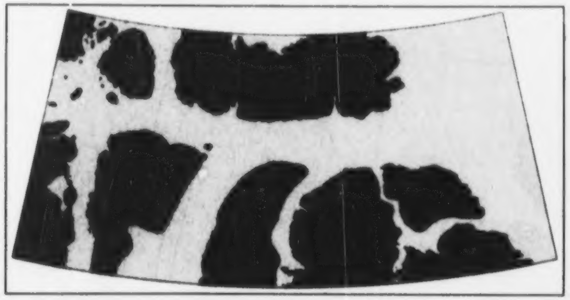
6 Colonial Seabirds · ᐅᑎᑦᑕᓯᑦ ᑎᒻᒥᐊᑦ · Oiseaux coloniaux

7 Peary Caribou · ᕿᕕᑦᑕᑦ ᑐᑦᑐᐃᑦ · Caribou de Peary

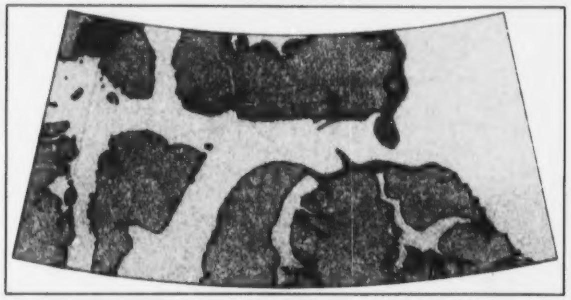
8 Snow Goose · ᑲᒑᐃᑦ · Oie blanche

9 Birds · ᑎᒻᒥᐊᑦ · Oiseaux

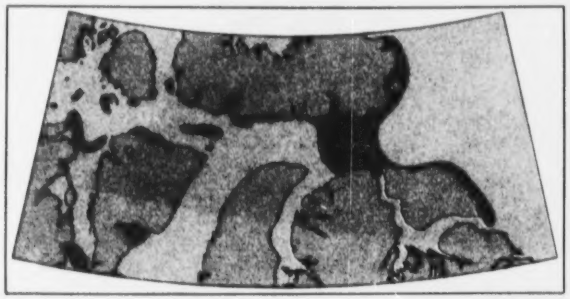
1



2

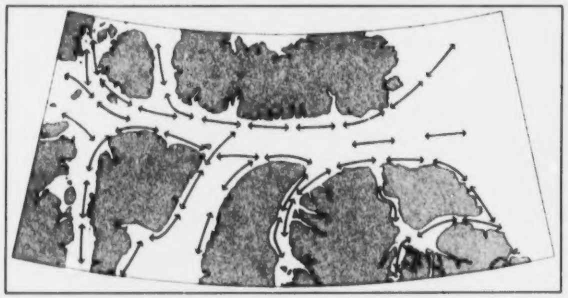


3

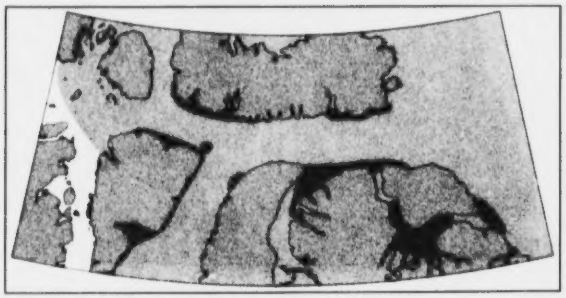


4

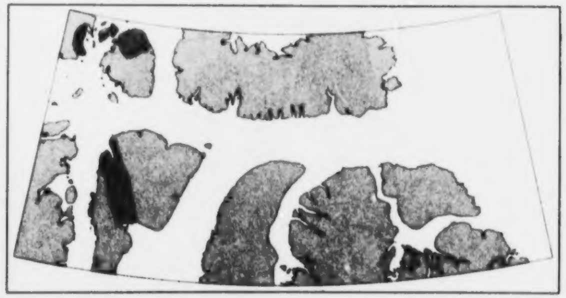
5



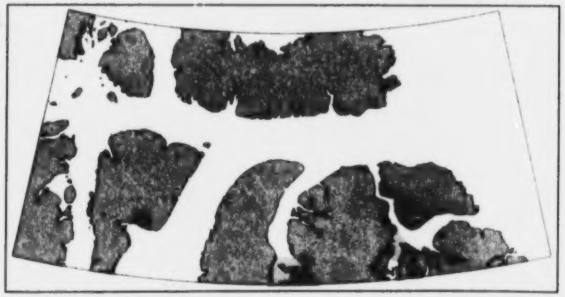
6



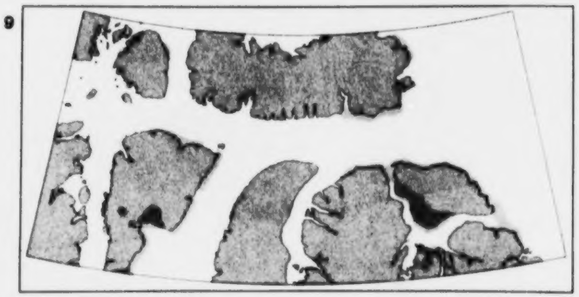
7



8



9



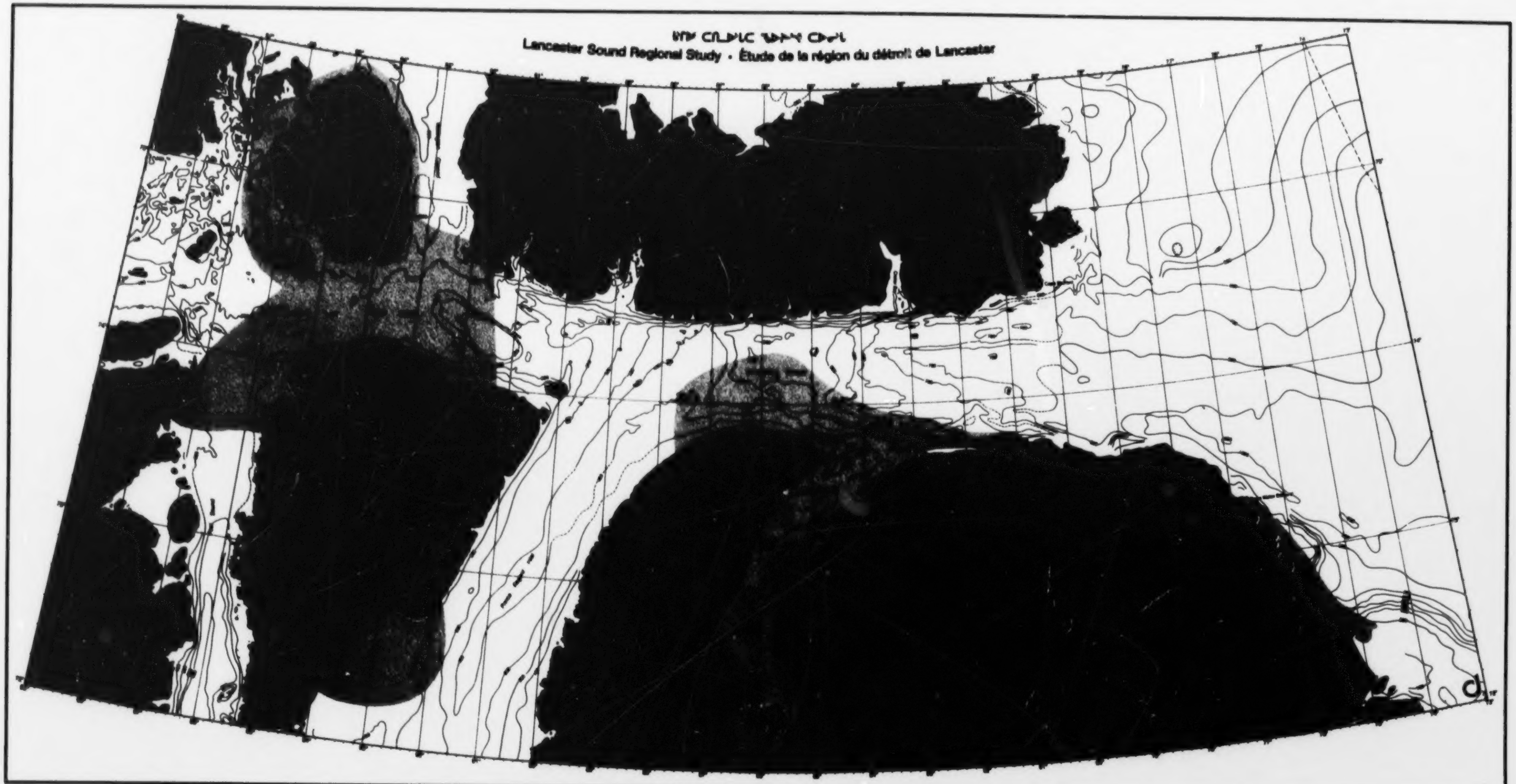
15

Hunting and Fishing Patterns: Summer • ᐊᐃᒍᓇᓱᐃᓂᖅᑎᒫᔅᓯᐅᖃᑦ ᐊᒻᒪ ᐃᖃᓗᒐᓱᐃᓂᖅ ᓂᕿᓕᐅᕈᑎᓯᐅᖃᑦ ᒪᓂᐊᑉᐸᐃᑦ: ᐊᐅᔭᒃ • Chasse et pêche: été 1974-1982

Red colour indicates areas where Inuit commonly hunt or fish in summer. Key species harvested are shown in Figure 17.

ᐊᐅᐸᔪᒥ ᑎᑎᕋᖅᑕᐅᓂᖅ ᐅᑲᐃᕐᐸᑦ ᐃᓄᐃᑦ ᐊᒍᓇᓱᐊᕐᐸᕐᐊ-ᑕᕐᓂ ᐃᖃᓗᓂᐊᕐᐸᕐᐊᕐᑕᕐᓂᓗ ᐊᐅᔭᒥ. ᐅᒪᔪᑦ ᐊᒍᓇᓱᑕᐅᓂᐸᐅᔪᑦ ᓇᓗᓇᐃᔭᖅᑕᑦ 17,ᒥ.

Les zones en rouge sont celles où les Inuit vont couramment à la chasse et à la pêche. Les espèces principales chassées sont indiquées dans la figure 17.



References • Références
Data Atlas
Atlas—données 1982

16

Hunting and Fishing Patterns: Summer • ᐊᐅᓐᓇᓯᐅᑦᓂᕐᒥᔭᐅᕙᒃᑐᑦ ᐊᒻᒪ ᐃᖃᓗᒐᓯᐅᑦ ᓂᕐᒥᔭᐅᕙᒃᑐᑦ ᒪᓐᓴᑦᑕᕐᑦ: ᐊᐅᔭᖅ • Chasse et pêche: été 1974-1982

Selected Components • ᐆᑦᑐᖅ ᕿᐅᑕᐅᔪᒪᔪᒪᔪ • Composantes choisies

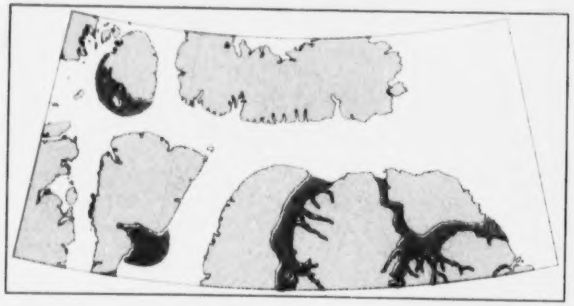
1 Seal Hunting · ᓇᑦᑎᕐᓯᐅᕐᓂᖅ · Chasse au phoque

2 Whale Hunting · ᕿᓚᓗᒐᓯᐅᕐᓂᖅ · Chasse à la baleine

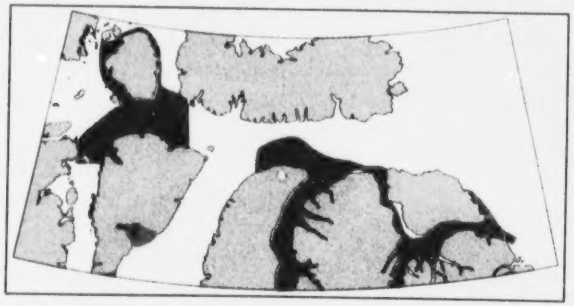
3 Caribou Hunting · ᑐᒃᑐᓯᐅᕐᓂᖅ · Chasse au caribou

4 Fishing · ᐃᖃᓗᓐᓂᐊᕐᓂᖅ · Pêche

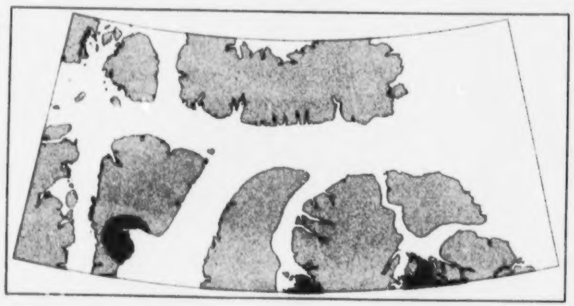
1



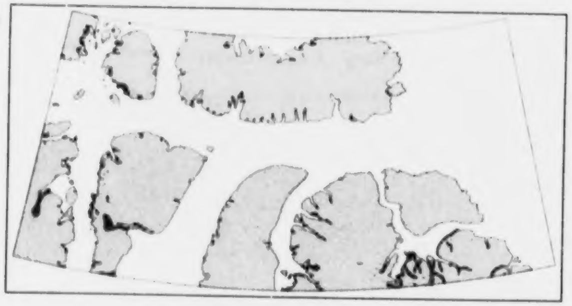
2



3



4



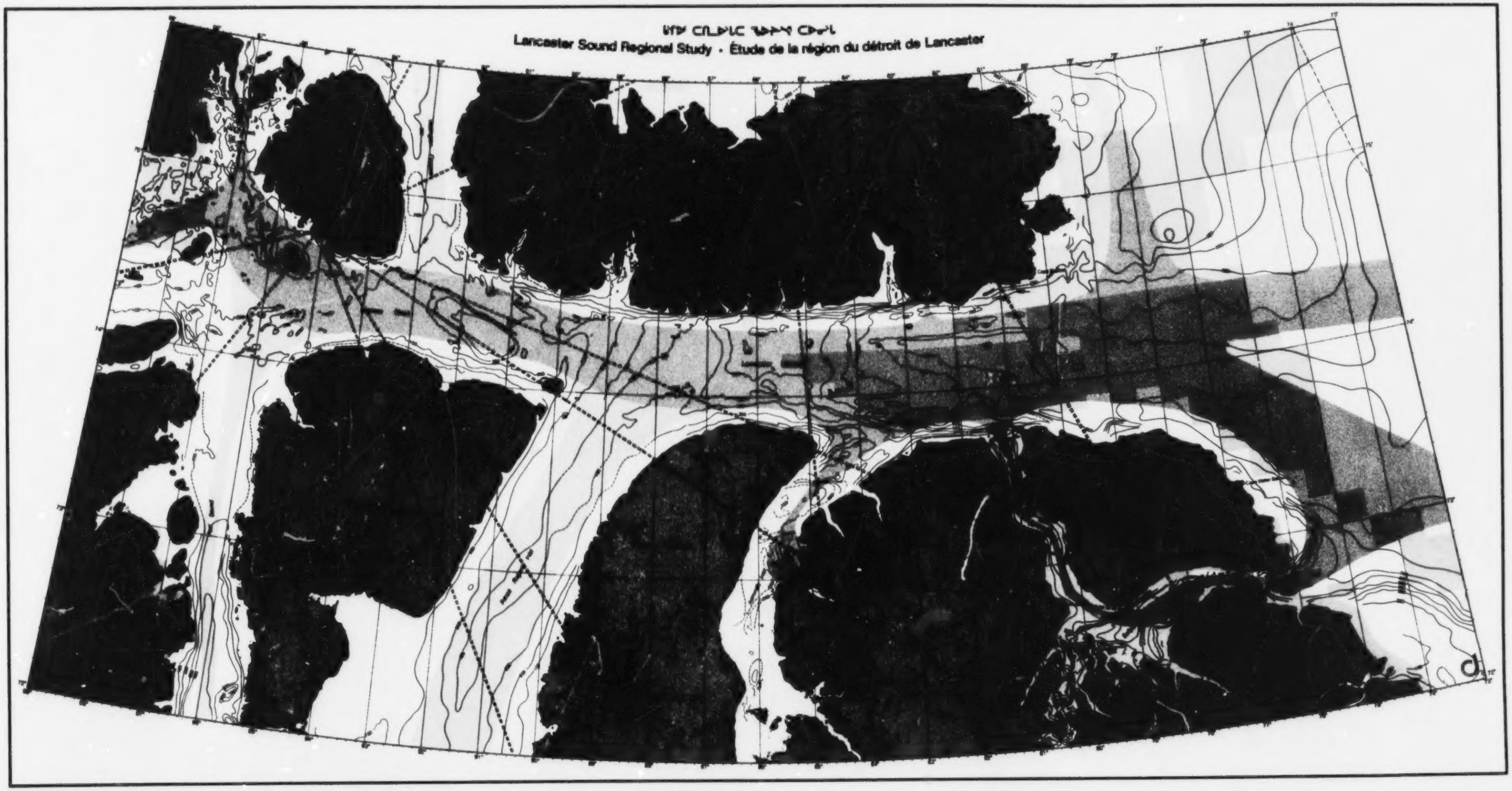
17

Current Commercial Activities: Summer • ᒫᓐᓇᐅᔪᖅ ᑮᓇᐅᑦᔭᒃᓴᕈᑕᐅᓇᓱᐊᖅᑐᑦ: ᐊᐅᔭᖅ • Activités commerciales actuelles: été

Commercial activities include shipping of lead-zinc ore, resupply shipping, scientific surveys, tourism, and air transport. Dark red indicates spatial coincidence of activities.

ᐊᔭᖅᑯᓂᐊᖅᐱᐅᕙᑦᑐᑦ, ᐅᓯᖃᑕᖅᐱᐅᕙᓪᓗᓂᓗ, ᓂᐅᕐᕈᑕᖅᑐᓂᖅᑎᓪᓗ-ᐱᐅᓪᓗᓂᓗ ᖃᕋᑕᓯᕗᑦ. ᐊᐅᐸᖅᓂᖅᓴᐃᑦ ᖃᐅᔨᒋᐊᖅᐱᐅᔪᓐᓇᖅᑐᑦ ᐱᓂᖅᑎᓪᓗᐱᐅᔪᓂᒃ.

Les activités commerciales comprennent le transport maritime des minérais de plomb et de zinc et des reapprovisionnements, les études scientifiques, le tourisme et le transport aérien. Les zones en rouge foncé indiquent la coïncidence d'activités au même endroit.



References • Références
Data Atlas
Atlas – données 1982

18

Current Commercial Activities: Summer • ᒫᓐᓇᐅᔪᖅ ᑭᓇᐅᔅᓯᐅᕐᓯᑕᐅᓇᓱᐊᖅᑐᑦ: ᐊᐅᔭᖅ • Activités commerciales actuelles: été

Selected Components • ᐆᑦᑐᖅ ᖁᐅᑕᐅᔪᒪᓯᒪᔪ • Composantes choisies

1 Mining · ᐅᔭᖃᑦᑕᕐᓂᐊᖅᑐᑦ · Mines

2 Shipping: Corridors · ᐊᖑᑦᑐᖅᐱᐅᓯᑦ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᑦ: ᐊᖑᑎᑦ · Transport maritime: corridors

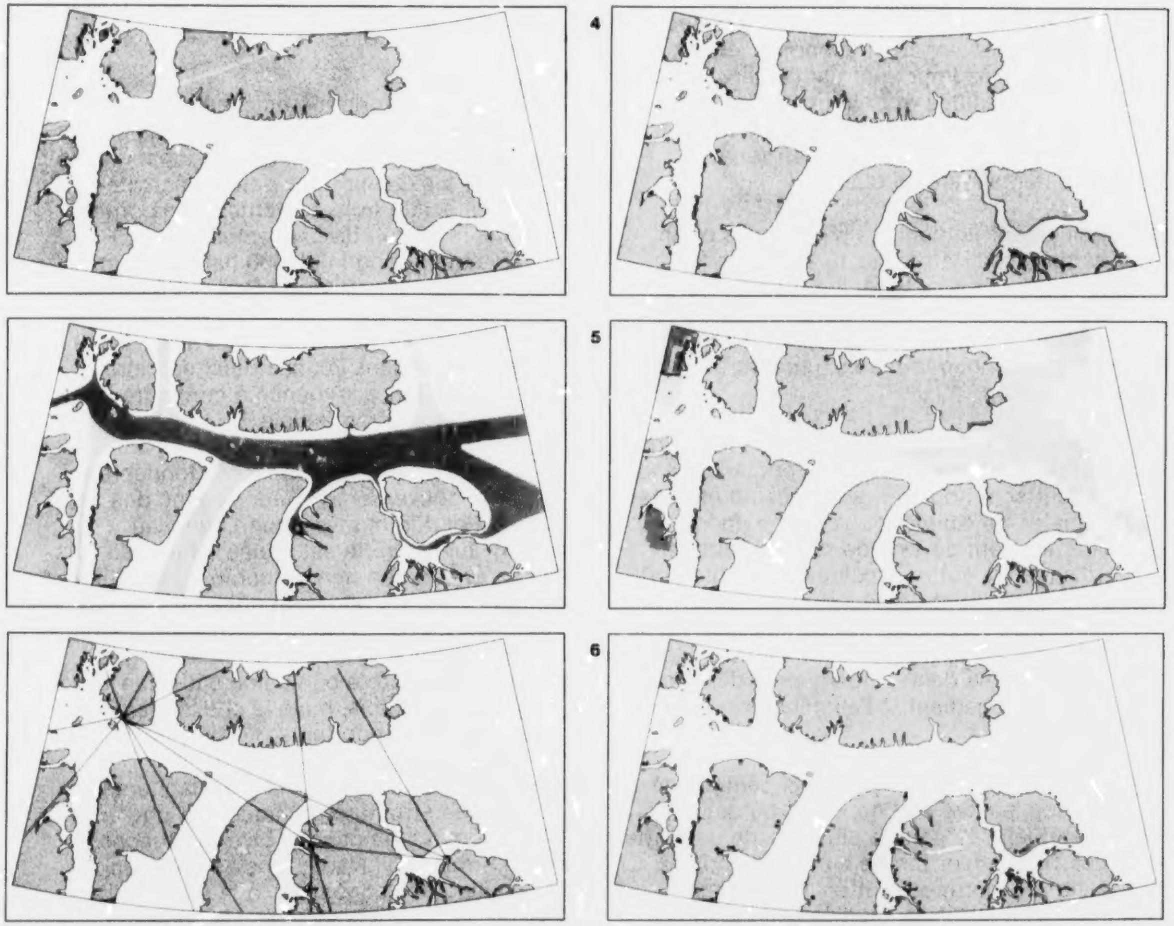
3 Air Transport · ᖃᖓᑕᓯᑦ ᐊᖑᑎᑦ · Transport aérien

4 Tourism · ᐱᒍᐊᖅᑎᑦ ᐊᓯᐊᒍᐊᖅᑎᒧᑦ ᓂᐅᕈᔪᑦ · Tourisme

5 Oil and Gas: Permits · ᐅᓯᐊᓗᓂ ᐊᕈᓇᐅᑎᖅᐱᐅᔪᑦ · Pétrole et gaz: permis

6 Communities · ᓄᓇᓖᑦ · Communautés

1 2 3 4 5 6



transportées au cours de huit voyages de réapprovisionnement. Pendant cette même année, six cargaisons de minerai ont été exportées de la mine Nanisivik. De plus, de nombreux voyages ont été faits en 1980, lors de la construction de la mine Arvik. Les navires de ravitaillement et les transports de minerai sont souvent accompagnés par des brise-glace de la Garde côtière canadienne.

D'autres navires sont utilisés dans le cadre de projets d'étude et traversent chaque été le passage du Nord-Ouest. Le Centre de trafic maritime dans la baie Frobisher qui est exploité par la Garde côtière canadienne, est chargé de surveiller le mouvement des navires et de faire respecter les règlements en vigueur.[1]

Les chercheurs travaillant pour le gouvernement et l'industrie font des levés terrestres et marins pour déterminer l'existence de ressources ou examiner les caractéristiques de l'environnement. Au cours de la saison de 1979-1980, 74 équipes ont fait des levés ou des recherches sur le terrain se rapportant principalement à la biologie ou à la géologie.

[1] La *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* interdit tout dépôt de déchet dans ces eaux. La loi autorise également la promulgation de règlements et l'établissement de zones de contrôle de sécurité du transport maritime, mesures qui interdisent à tout bateau de tout tonnage de naviguer dans une zone de sécurité, sans se soumettre aux règlements en vigueur.

Tel que nous l'avons déjà mentionné à la section sur *La région en hiver*, les transports aériens jouent un rôle très important car ils servent de lien entre les localités et permettent aux résidants de se rendre à Frobisher Bay et dans le sud du Canada pour bénéficier des services médicaux, dentaires et scolaires.

Le ravitaillement en denrées périssables et en produits de première nécessité ainsi que les déplacements dans cette région du personnel spécialisé, chargé de l'entretien des équipements et des machines, ne peuvent se faire que par avion. La plupart des touristes, rencontrés en été, arrivent par avion.

Le tourisme est une activité majeure à Pond Inlet, en raison de la pêche à l'omble arctique dans la rivière Robertson, non loin de la localité et dans la baie voisine de Koluktoo. La pêche sportive pourrait également devenir de plus en plus importante dans les autres localités. Resolute sert actuellement de point de départ aux voyages vers l'île Ellesmere et le pôle Nord. Le tourisme est une source périodique de revenus pour les collectivités et les résidants, créant ainsi des emplois reliés au logement, à l'alimentation et aux services de guides.

L'exploration pétrolière et gazière a commencé en 1960 dans les îles de l'Arctique, où des permis ont été délivrés pour la plus grande partie de l'archipel. Un premier forage a été entrepris en 1962, dans l'île Cornwallis et en 1970, dans d'autres îles de la région étudiée. Aucun forage d'exploration n'a lieu en ce moment.

Caractéristiques socio-économiques

Les communautés

Au cours des vingt dernières années, l'intérêt pour l'éducation, le logement et les services médicaux, a incité les Inuit à abandonner la vie de camp et à s'établir dans des collectivités. Aujourd'hui, il existe trois agglomérations organisées dans le détroit de Lancaster : Arctic Bay (380 habitants), Pond Inlet (660 habitants) et Resolute (150 habitants). Arctic Bay et Pond Inlet sont des localités avec une importante population inuit où l'on s'adonne surtout à la chasse. Au cours des années 20, ces deux dernières communautés ont commencé à connaître une certaine activité commerciale.

L'agglomération de Resolute a été fondée en 1953 par le gouvernement fédéral avec des Inuit venus de Pond Inlet et d'Inoucdjouac, au Nouveau-Québec. Elle est située à huit kilomètres d'une région non autochtone, localement connue comme «la base», et qui a pris de l'expansion autour de l'aéroport, plaque tournante de l'Extrême-Arctique. Grâce à sa situation géographique, Resolute a généralement offert des possibilités d'emplois, mais la chasse reste encore une activité importante.

La communauté de Nanisivik (360 habitants), dépourvue de structure politique, est une collectivité minière située dans la baie Strathcona, à 27 km d'Arctic Bay. Nanisivik s'est développée vers le milieu des années 70, à la suite de l'exploitation de gisements de plomb et de zinc. La plupart des habitants sont donc non autochtones.

Au nord de la région étudiée, se trouve la petite agglomération de Grise Fiord (85 habitants). Tout comme Resolute, elle fut créée par le gouvernement fédéral en 1953 avec des immigrants inuit venus d'Inoucdjouac et de Pond Inlet.

Les habitants de Grise Fiord vivent à l'extérieur de la région étudiée, mais chassent cependant au nord de l'île Devon. Par conséquent, il est fait mention de Grise Fiord dans les sections suivantes.

Structures politiques locales
Chacune des trois collectivités organisées de cette région possède une structure politique locale. Resolute étant une agglomération non constituée, on élit annuellement un conseil qui est strictement un organisme consultatif. Cependant, dans la réalité, ce conseil exerce une grande influence sur les décisions prises par les gouvernement fédéral et territorial concernant les intérêts de la communauté. Grise Fiord est aussi une agglomération non constituée. Pond Inlet et Arctic Bay sont des hameaux constitués en corporation. Un conseil de hameau possède une autorité limitée et peut voter des règlements administratifs qui s'appliquent à la région afin de contrôler certaines activités reliées au hameau. Son rôle s'étend aux services municipaux, à l'entretien des routes, au zonage et à l'aménagement communautaire. Ces services essentiels sont financés surtout par des subventions versées par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Moins de 10 p.100 de ce budget d'exploitation proviennent directement des hameaux d'Arctic Bay et de Pond Inlet grâce à la délivrance de permis de commerce, à la location d'équipement ainsi qu'à l'offre des services publics, ce qui inclut la distribution de l'eau, l'enlèvement des ordures et l'épuration des eaux usées.

Les localités de la région ont souvent indiqué que les services sociaux, l'éducation et la gestion des terres à l'extérieur de leurs limites, étaient des sujets d'une importance primordiale pour elles. Cependant, ces programmes particuliers ne relèvent pas directement de la compétence de ces communautés.

Tel que mentionné, les cadres supérieurs du gouvernement se réunissent avec les habitants des agglomérations et des hameaux pour discuter des sujets qui les concernent. Toutefois, les localités reconnaissent que consultation et contrôle ne sont pas synonymes, et examinent avec grand intérêt les nombreuses propositions visant à l'expansion de la région. Toutes souhaitent vivement posséder une plus grande autorité tant aux niveaux local que régional.

La population
Au cours de la dernière décennie, la population de la région a connu un essor démographique normal.

Cependant à Arctic Bay, à Resolute et à Grise Fiord, on remarque un certain déclin. Dans le cas de Resolute et de Grise Fiord, cette baisse peut provenir de l'instabilité des collectivités, de nombreux résidants étant en effet retournés dans leur localité d'origine à Pond Inlet et au Nouveau-Québec. Quant à Arctic Bay, le déclin peut être attribué au départ de certains résidants qui s'y étaient établis pour profiter des emplois offerts, lors de la construction de la mine Nanisivik. De plus, quelques familles d'Arctic Bay se sont installées à Nanisivik.

De toutes les communautés autochtones, seule Pond Inlet a vu sa population augmenter de façon régulière. A Nanisivik, où la population non autochtone représente une importante majorité, l'essor démographique a été considérable depuis 1976. Si l'on admet que le déclin de la population pendant les dernières années est dû à des facteurs à court terme particuliers, et que le taux moyen de croissance de la population durant la dernière décennie se maintiendra, on peut donc conclure que la population inuit de la région augmentera de façon notable au cours des vingt prochaines années. Les moins de 20 ans représentent la plus grande partie de la population inuit. L'augmentation démographique naturelle sera donc un facteur important dans la croissance de ces populations.

Chasse et pêche
Les Inuit chassent à plein temps ou à temps partiel. A l'heure actuelle, un emploi permanent est offert à 35 ou 40 p.100 de la main-d'oeuvre masculine, le reste devant compter sur des emplois temporaires ou saisonniers et sur la chasse. Même pour les hommes qui travaillent de façon permanente, la chasse à temps partiel reste encore un moyen de compléter leur alimen-

tation. Dans les familles au sens large, les revenus provenant d'emplois ainsi que les ressources tirées de la chasse sont réparties de façon appréciable.

Au cours de l'année 1978-1979, la chasse et le piégeage ont rapporté un montant total estimé à 302 400 $, résultant de la vente de fourrures, de peaux de phoques et d'ivoire. Ces chiffres ont été déterminés à partir des revenus provenant des permis ordinaires de chasse, délivrés à des Inuit.

Pendant une période de cinq ans, la viande comestible disponible a été d'environ 190 400 kg (420 300 lb) par an, soit une valeur annuelle estimée à 1,2 million de dollars. Ces chiffres comprennent ceux de Grise Fiord. Il est probable que les ventes de permis ordinaires de chasse ne reflètent pas exactement l'importance de la chasse et la valeur des revenus tirés de ces ressources locales.

Les activités de chasse sont plus importantes en hiver, alors que la glace, en se consolidant, devient une voie d'accès plus stable vers les terrains éloignés des localités et des camps permanents. A la fin du printemps et de l'été, généralement avant la débâcle, les habitants se retrouvent dans les camps traditionnels des régions favorables à la chasse. Les familles restent au campement pendant la débâcle ainsi que pendant la plus grande partie de l'été et retournent d'habitude chez elles à la fin du mois d'août ou en septembre. Pendant la période des eaux libres, lorsque le transport se fait par bateau, la population se disperse sur une région plus vaste, mais les aires de chasse individuelles ne sont pas aussi étendues qu'en hiver et qu'au printemps.

Les déplacements souvent difficiles, notamment pendant le regel et le dégel, ainsi que l'obscurité des mois de décembre et de janvier, peuvent retarder la chasse. Aussi, les chasseurs doivent-ils s'en tenir aux lois déterminant les saisons et les quotas de chasse; beaucoup d'entre eux occupent de plus des emplois une partie du temps, pour peu que ces emplois existent. L'argent comptant est indispensable pour payer le ravitaillement surtout le combustible pour les motoneiges. Enfin, les chasseurs peuvent également être gênés par les caractéristiques biologiques de certaines espèces de prédateurs, ou par le schéma inhabituel de leurs déplacements.

Les données, sur la chasse, du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et celles pour l'année 1978-1979 du ministère des Pêches et des Océans, indiquent que 1 714 phoques annelés, 1 309 renards arctiques, 1 124 caribous, 241 narvals, 123 ours blancs, 32 morses et 17 bélugas ont été chassés par les Inuit du détroit de Lancaster. Ces chiffres ne donnent qu'une idée approximative de l'importance de cette activité dans la région et ce, à cause d'autres problèmes statistiques et aussi parce qu'un certain nombre de chasseurs ne déclarent pas leurs prises.

Les innovations techniques, en particulier celle de la motoneige, ont eu de grandes répercussions sur la chasse comme source alimentaire. L'équilibre précaire qui existait jadis entre les Inuit et leurs prises a été rompu depuis l'utilisation exagérée des motoneiges pendant la période de consolidation de la glace. Tout en diminuant la durée des expéditions, la motoneige a permis d'étendre de façon considérable les aires de chasse en hiver. Contrairement à la chasse en traîneau, où le produit alimente le moyen de transport (en l'occurrence le chien), la chasse en motoneige exige que l'argent comptant provenant de la vente des peaux soit utilisé pour l'achat de combustible, ou pour payer la motoneige elle-même. Les prix élevés du carburant et de l'équipement encouragent donc la chasse abusive et il en résulte un gaspillage considérable de viande.

En termes purement économiques, la chasse en motoneige est peu rentable et les emplois temporaires ou saisonniers proposés aux habitants qui sont avant tout des chasseurs, servent à en financer le coût élevé. Pourtant la chasse continue à fournir d'abondantes quantités de nourriture locale à des prix moindres que ceux des produits alimentaires «importés», en vente chez les détaillants, et d'une valeur nutritive comparable.

D'ailleurs, la chasse n'est pas seulement intéressante sur le plan économique, les Inuit préférant nettement la nourriture locale à celle vendue dans les magasins de la région. Les évaluations

de la «nourriture de subsistance», provenant de la chasse et de la pêche dans chaque collectivité, ont généralement été faites sans tenir compte des préférences culturelles pour tel ou tel aliment. Au mieux, de telles estimations renseignent sur la variété des ressources alimentaires et non sur leur consommation. Des problèmes semblables se sont posés au cours de tentatives faites pour établir le prix de la «nourriture de subsistance», car il s'est révélé difficile de décrire en termes économiques l'importance nutritive et culturelle de la consommation de gibier. Ce sont précisément les préférences culturelles, plutôt que tout autre critère économique, qui ont conservé à la chasse, son caractère prestigieux.

Au cours des dernières années, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a institué un programme de camps permanents afin d'aider financièrement les familles disposées à adopter ou à continuer un mode de vie fondé sur la chasse. A l'heure actuelle, quatre camps permanents en opération dans la région ou aux alentours et employant 35 personnes, sont subventionnés. Ce programme qui de l'avis du gouvernement territorial a été un succès et qui a suscité un intérêt considérable chez les résidants, pourrait fort bien se poursuivre et prendre encore plus d'ampleur.

Emploi
Jusqu'en 1970, les occasions d'emploi étaient très limitées. A Pond Inlet et à Arctic Bay, il s'agissait principalement de proposer une main-d'oeuvre aux commerçants locaux et au gouvernement. A Resolute, les possibilités d'emploi étaient plus nombreuses mais dans toutes ces localités, les femmes devaient se contenter de travaux ménagers.

En 1972, la *Panarctic* a commencé à employer des Inuit d'Arctic Bay et de Pond Inlet comme main-d'oeuvre non qualifiée, mais bien payée, dans les sites d'exploration des îles de l'Extrême-Arctique. Ce programme de la *Panarctic* existe encore. En 1974, des hommes d'Arctic Bay et d'autres collectivités ont aussi trouvé de l'emploi dans la construction de la mine Nanisivik.

L'emploi industriel et les rémunérations élevées ont entraîné une plus grande consommation de biens et, en général, une hausse du niveau de vie, tout en faisant naître des espérances souvent irréalisables. Étant donné que les emplois disponibles se trouvaient loin des agglomérations, la stabilité de la cellule familiale a été, dans quelques cas, menacée. Pour d'autres, l'apport grandissant d'argent comptant a augmenté la consommation d'alcool. Les emplois permanents offerts à Nanisivik ont eu aussi un effet négatif sur l'organisation sociale d'Arctic Bay : sur cinq familles de cette localité qui se sont établies près de la mine, quatre comptent d'anciens conseillers d'Arctic Bay.

Dans les communautés organisées, les possibilités de travail comprennent des postes d'employés des services municipaux, de commis de bureau, de mécaniciens, d'adjoints d'enseignement de même que des postes de gestionnaires. Dans les environs, on trouve du travail relié à l'exploration du pétrole et du gaz ainsi qu'au développement de projets miniers. Un certain nombre d'emplois permanents sont aussi créés de ce fait.

Pour la main-d'oeuvre qualifiée, les chances sont plus nombreuses mais en fait, très peu d'Inuit de la région s'inscrivent à l'école secondaire de Frobisher Bay et très peu aussi finissent leurs études. Dans les institutions locales d'enseignement, les études peuvent être poursuivies jusqu'à la huitième ou la neuvième année. Les Inuit n'ont pas encore compris l'importance d'une instruction solide, des emplois bien payés ayant été offerts pendant dix ans à une main-d'oeuvre non qualifiée. Ils sont aussi peu encouragés par leurs parents à entreprendre des études supérieures. Enfin, le système scolaire est considéré comme étant un système «du Sud», donc peu adapté à leurs propres besoins.

Revenus
Les niveaux de revenu dans la région, soit en espèces ou en nature, ont été relativement élevés. Les travaux liés à l'exploitation et à l'exploration des ressources non renouvelables sont beaucoup mieux rétribués que d'autres, dans les localités. Les emplois et la chasse permettent de toucher des revenus en espèces; cette dernière, en particulier, comme il a déjà été dit, donne l'occasion de trouver une source considérable de «nourriture de subsistance». Enfin, de nombreux revenus sont augmentés grâce à la production et à la vente d'objets d'art et d'artisanat, notamment les

sculptures en stéatite et en fanon de baleine. Les femmes, tout comme les hommes, gagnent de l'argent de cette façon.

A Pond Inlet, le tourisme est devenu une industrie importante. La coopérative administre un hôtel dans la localité et, durant l'été, un camp de pêche à la baie Koluktoo; ce camp offrant des possibilités d'emploi à bon nombre de résidants. Dans le reste de la région, on n'enregistre aucune activité en ce domaine. A Pond Inlet, à Arctic Bay et à Resolute, les coopératives tiennent des magasins de vente au détail. Dans chaque agglomération, un ou deux entrepreneurs gèrent de petits commerces comme des cafés, des salles de billard, des services de taxi et de transport de fret, de même que des magasins de vente au détail.

Les paiements de transfert d'impôts et surtout les allocations familiales représentent un supplément important pour la plupart des familles. Les paiements d'assistance sociale ne sont généralement pas élevés mais fluctuent de manière considérable. La Société d'habitation des Territoires du Nord-Ouest offre des maisons en location dans toutes les communautés. Le coût du loyer mensuel, qui comprend les charges municipales en général, l'électricité et le combustible, est financé en grande partie par le gouvernement, ce qui contribue à hausser le prix de la vie. Les produits alimentaires et le transport ne sont cependant pas subventionnés et, à cause de cela sans doute, les dépenses en ce domaine restent très élevées.

Points de vue des résidants

Les résidants de la région sont de plus en plus conscients de l'envergure de la mise en valeur et de la façon dont ils peuvent être directement touchés dans leur mode de vie. La plupart croient qu'une expansion économique aura lieu et certains s'en réjouissent, mais tous insistent pour que ces travaux ne soient pas entrepris sans de nombreuses garanties d'avantages réels.

Les projets industriels doivent offrir, selon les résidants, des occasions d'affaires, de formation, d'emploi, de contrôle des conditions de travail et d'exploitation, ainsi que le versement de redevances. Les préoccupations des résidants, quant aux propositions touchant la protection des zones naturelles et des écosystèmes de la région, concernent les limites supplémentaires qui pourraient éventuellement être imposées à la chasse. L'accord sur les revendications foncières revêt une importance toute particulière. Dans la région, on entend de plus en plus le commentaire suivant : «Nous ne sommes pas contre l'exploitation des ressources non renouvelables mais nous nous opposons à ce que ces activités soient entreprises avant le règlement des revendications foncières».

Annexe B
Le détroit de Lancaster : utilisations possibles et éventuelles

Dans cette annexe, nous examinons les activités susceptibles de se dérouler dans certaines parties de la région, au cours des vingt prochaines années. Nous jetons un coup d'oeil sur les principales entreprises industrielles actuellement en pleine expansion (l'industrie minière) ainsi que sur celles qui sont entrevues, (exploration et mise en valeur des hydrocarbures, transport maritime tout au long de l'année). De plus amples détails sur les projets sont fournis à l'annexe C. Nous traitons aussi de la création de parcs nationaux et d'autres mesures de conservation des lieux naturels. Enfin, nous mentionnons les travaux plus reliés au mode de vie actuel des Inuit tels que le développement du tourisme dans les collectivités mêmes, la chasse et la pêche.

Chacune de ces activités et les avantages que les entreprises proposées apporteraient aux résidants et à l'économie canadienne en général, devraient être pris en considération tout en ne perdant pas de vue les conséquences sociales et écologiques pour la région. Alors que certaines modifications, avec les effets qu'elles ne pourraient manquer d'entraîner, semblent inévitables, d'autres pourraient ou non être acceptées.

En plus de s'arrêter à chacune des activités proposées, il est également nécessaire d'examiner leurs interactions. Afin de rendre cet examen plus facile, une carte composite (figure 20), illustrant les relations spatiales des divers projets possibles, a été incluse. La plupart de ces derniers se limiteraient à tel ou tel endroit de la région et se dérouleraient exclusivement en été. Les zones, en foncé sur la carte, soulignent les endroits où les travaux peuvent avoir lieu simultanément. En jetant un coup d'oeil sur la carte composite, il apparaît clairement que c'est à l'extrémité est de la région du détroit de Lancaster que serait localisé un développement éventuel. Cette répartition de l'espace pourrait être un avantage pour les travaux envisagés si, par exemple, elle permettait une utilisation simultanée des installations. En d'autres cas, le recoupement de certains plans pourrait nuire à un ou à plusieurs objectifs.

Une liste des caractéristiques principales de chaque activité et une évaluation brève de leurs conséquences probables dans le domaine économique, social et écologique sont présentées dans les pages suivantes. Cet examen concernant l'utilisation et la gestion éventuelles de la région soulève nombre de questions importantes.

Nous avons supposé, en faisant ces descriptions, que toute mise en valeur future serait soumise au contrôle réglementaire visant à réduire les répercussions sociales et environnementales. Même si les conséquences d'un règlement des revendications foncières n'ont pas été étudiées, l'on peut penser que tout accord de ce genre aurait un effet important sur les conditions sociales et économiques de la région du détroit de Lancaster (voir chapitre IV). Cependant, il est impossible d'anticiper pour l'instant.

Ce qui peut être décrit comme «impact socio-économique» découle de la politique d'embauche des autochtones mise en oeuvre par le gouvernement, des nombreuses initiatives commerciales locales et d'autres projets semblables. Ces lignes directrices correspondent parfaitement au désir des habitants des collectivités du Nord de profiter de l'exploitation de leurs ressources.

Transport maritime

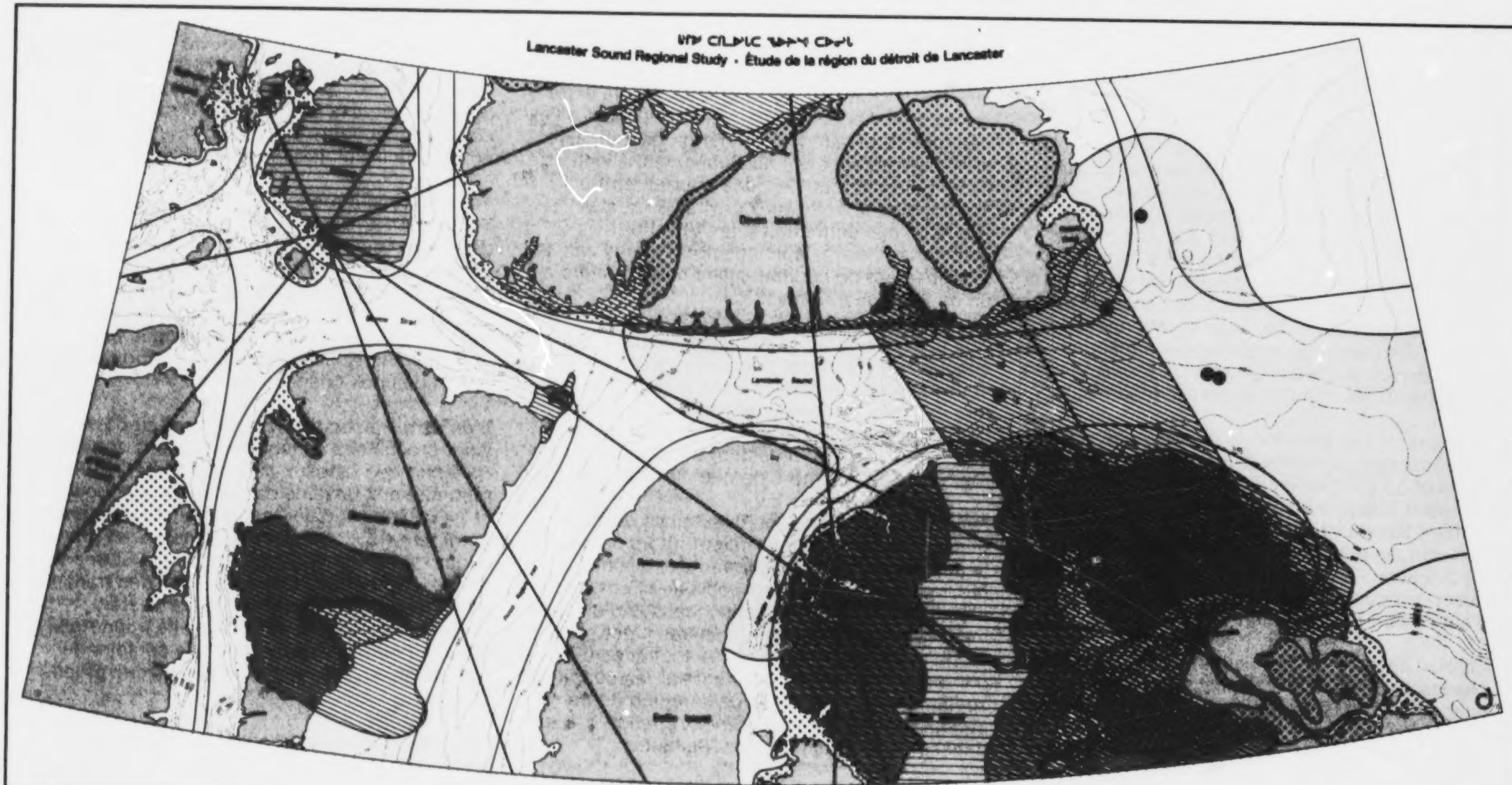
Toute gestion de ressources non renouvelables dans l'Arctique repose sur des moyens de transport sûrs et efficaces. Actuellement, les transports maritimes n'ont lieu que pendant les deux mois où il n'y a pas de glace, tout au moins en ce qui a trait au réapprovisionnement, au transport de minerais, aux études scientifiques et aux opérations des brise-glace.

Il en sera vraisemblablement ainsi au cours des vingt prochaines années, alors que la capacité de transport des bateaux sera augmentée pour répondre aux besoins de carburant, de logement et de véhicules, d'une population de plus en plus nombreuse. Le transport de minerais en provenance de Nanisivik diminuera durant cette période. Toutefois, le nombre total des transports de minerais dans le détroit de Lancaster, augmentera à cause de la nouvelle mine Arvik dans la Petite île Cornwallis. Les couloirs de navigation, en été, resteront sensiblement les mêmes.

Un important changement se produirait dans le mode actuel de transport maritime pendant l'été si de larges pétroliers de classe arctique, transportant du pétrole et du gaz naturel liquéfié

Potential Activities · Activités possibles

- Shipping Corridor • Corridor de navigation
- Favourable Geology and/or Limited Mineral Resources • Géologie favorable ou ressources minérales limitées
- ■ Near-term Producer (1982): Arvik (Polaris Deposit) • Mine productive à court terme (1982): Arvik (gisement Polaris)
- ▲ Potential Producer: Arvik (Eclipse Deposit) • Producteur éventuel: Arvik (gisement Eclipse)
- ● Proposed Drilling Sites • Lieux de forage proposés
- Land-based Facilities • Installations terrestres
- Potential Extent of Accidental Oil Pollution • Etendue possible de pollution accidentelle
- Air Routes • Routes aériennes
- Parks Canada's Areas of Interest • Régions d'intérêt de Parcs Canada
- Tourism • Tourisme



20

(G.N.L.), étaient utilisés toute l'année. Bien que ces navires n'existent pas encore, on est légalement autorisé à construire, à utiliser et à contrôler les déplacements des pétroliers brise-glace pouvant naviguer, à faible vitesse, dans une épaisseur de glace qui peut atteindre 3 m. Selon des données typiques, dans les vingt prochaines années, la fréquence éventuelle des transits dans le détroit pourrait varier d'un passage tous les deux jours, jusqu'à un maximum de trois par jour à la fin de cette période.

Les voies maritimes d'été et d'hiver ainsi que les havres et les ports envisagés dans cette région sont indiqués à la figure 21. Certaines propositions de transport d'hydrocarbures sont soulignées à l'annexe C.

La réglementation des transports maritimes toute l'année exigerait la création d'un système de contrôle obligatoire de la gestion du trafic maritime, d'un système arctique de radio-communications ainsi que d'une méthode permanente de surveillance. Bien qu'il existe une législation pour chacun de ces cas, ce serait au gouvernement de fournir les fonds nécessaires à la création de pareils services.

Afin de tirer parti du mieux possible du couloir qui s'étend la plupart du temps le long des blocs de glace, les transports maritimes se limiteraient en hiver au passage étroit est-ouest, le long de la partie nord du détroit (figure 21). Ce corridor irait vers l'ouest jusqu'à la mer de Beaufort par le passage du Nord-Ouest (itinéraire détroit du Prince-de-Galles). Il faudrait ainsi établir un contrôle strict sur l'utilisation de ce couloir, afin de réduire au minimum les dommages biologiques et écologiques qui surviendraient dans les régions délicates du détroit de Lancaster et du passage du Nord-Ouest.

Répercussions

Le Canada pourrait parvenir à une certaine autonomie dans le domaine de l'énergie si la dépendance par rapport au pétrole importé était réduite, si une augmentation des réserves complémentaires était encouragée, si les techniques nécessaires à de nouveaux projets dans l'Arctique étaient mises à l'épreuve et si la substitution du pétrole par le gaz était préconisée dans l'est du Canada. Le transport maritime des hydrocarbures, par le détroit de Lancaster, permettrait d'atteindre ce but.

Le transport par mer des minerais, des hydrocarbures et d'autres produits, en entraînant un essor de nouvelles techniques dans les constructions navales, créerait un nombre important d'emplois dans les différentes industries du pays. Grâce à l'avance dont jouiraient les Canadiens dans le domaine des techniques nautiques, le Canada pourrait devenir un des pionniers en ce domaine.

On pourrait augmenter les occasions d'embauche dans la région en préparant les Inuit à devenir membres d'équipage des navires, opérant dans l'Arctique. Les installations portuaires et les services qui s'y rattachent, procureraient du travail, stimuleraient le commerce et encourageraient la spécialisation. Ces activités seraient à l'origine de revenus plus importants pour les localités de la région. De plus, l'intensité accrue des transports maritimes pourrait faire diminuer le coût de l'exploitation des produits essentiels à la collectivité tels que les combustibles, les produits alimentaires et les matériaux de construction.

Le transport maritime tout au long de l'année risquerait cependant d'avoir les conséquences écologiques suivantes : les sillages des navires dans la couverture de glace consolidée pourraient regeler durant l'année à des vitesses différentes et ne plus regeler, du tout, au printemps; les sillages qui regèlent lentement, ou ceux qui restent dégelés, seraient donc susceptibles de gêner la traversée des caribous, des renards arctiques et des chasseurs inuit, d'une île à l'autre; les baleines pourraient également être emprisonnées dans ces traces. Dans la partie est du détroit de Barrow, lors des saisons de reproduction et de parturition, les phoques annelés pourraient être dérangés, voire détruits dans certains cas. Enfin, la migration de certains oiseaux et mammifères marins, qui normalement traversent le détroit de Lancaster ou s'y rassemblent, serait peut-être interrompue, surtout si tel qu'il a été proposé, la voie maritime suit le couloir est-ouest le long des blocs de glace dans la partie nord du détroit.

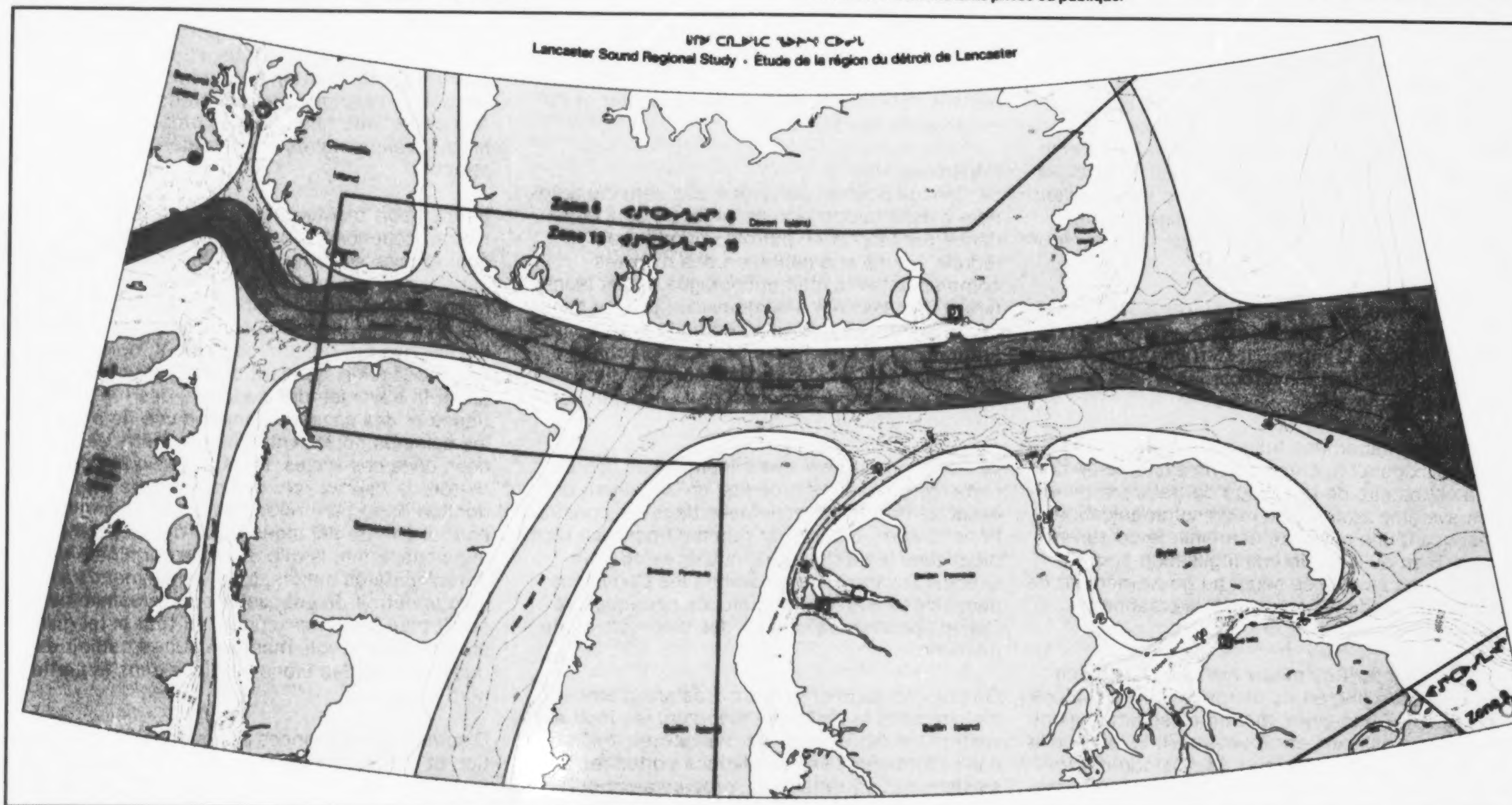
D'après les expériences faites dans le monde entier, et compte tenu des risques que présentent les pétroliers, il est permis de penser qu'au cours des vingt prochaines années, un déversement majeur de pétrole ou une explosion de G.N.L.

Shipping: Potential Corridors · ᐃᔅᓯᕋᕕᐅᔪᓐᓇᖅᑐᑦ ᐅᒥᐊᖅᔪᐊᑦ: ᐊᖅᑯᑎᖏᑦ ᐊᑐᖅᑕᐅᔪᓐᓇᖅᑐᑦ · Transport maritime: corridors possibles

- Shipping Corridor (Summer) · Corridor de navigation (été)
- Shipping Corridor (Winter) · Corridor de navigation (hiver)
- Shipping Safety Control Zone Boundary · Limite de la zone de contrôle de la sécurité de la navigation
- Distance (nautical miles) · Distance (milles nautiques)
- Harbours · Ports de mer
- Ports · Ports
- Proposed Racon Beacon · Balise
- Potential Ports · Ports éventuels

Note: A harbour is a place which provides good anchorage for the purposes of temporary shelter or for the loading and unloading of cargoes. A port is a place for the loading or unloading of ships that is supervised by public or private authorities.

Un port de mer est un havre naturel et un endroit de mouillage pour fin d'embarquement ou de débarquement du matériel. Un port (aménagé) est un endroit d'embarquement ou de débarquement des navires sous la surveillance d'une autorité privée ou publique.



References · Références
Data Atlas
Atlas – données 1982

21

pourraient avoir lieu quelque part dans le passage du Nord-Ouest. L'étendue des dommages d'un déversement de pétrole dépendrait de plusieurs facteurs, dont le lieu de l'accident, la quantité de pétrole déversé, la saison, la dispersion par les vents et les courants, la vitesse de réaction des mesures de nettoyage et la puissance de l'équipement utilisé.

Le déversement de pétrole, en hiver, se limiterait au départ au sillage des navires, mais des résidus de pétrole seraient disséminés par les vents et les courants lors de la dislocation et du dégel de la couverture de glace. Un important déversement aurait des répercussions biologiques et économiques très sérieuses sur les collectivités.

Bien que le gaz naturel liquéfié ne soit pas un polluant, un accident survenant à un méthanier pourrait toutefois provoquer une fuite considérable de gaz naturel enflammé, ce qui serait fatal aux colonies d'oiseaux ou aux mammifères, si l'explosion se produisait non loin de leur lieu de rassemblement.

Un système efficace de surveillance et de contrôle des transports maritimes dans l'Arctique, de même qu'une aide à la navigation apportée pendant toute l'année, feraient l'objet de coûts supplémentaires pour le gouvernement. Il appartiendrait aux affréteurs, aux propriétaires de pétroliers, aux contribuables ou à l'ensemble des trois groupes, tel qu'établi par le gouvernement, de faire face à ces coûts. L'efficacité et les limites du matériel disponible servant au nettoyage de la pollution ainsi que les techniques applicables à ces opérations particulières, sont d'importants facteurs à prendre en considération.

Exploration pétrolière et gazière

Le prix de plus en plus élevé du pétrole importé incita le gouvernement fédéral, en 1976, à se bien renseigner (politique du «besoin de savoir») pour ensuite évaluer systématiquement les réserves éventuelles du Nord en pétrole. Jusqu'à maintenant, 150 sondages d'exploration environ ont été faits dans les îles de l'Arctique et dans le détroit de Davis.

Les zones situées sous les eaux du détroit de Lancaster et de la baie Baffin sont celles qui, du point de vue géologique présentent le plus de possibilités d'exploration dans la région, près de 30 structures potentielles d'hydrocarbures y ayant été identifiées. Afin d'en faire une prospection méthodique, on pourrait forer, ici et là, quelque 50 puits d'exploration (pour établir la présence ou l'absence de pétrole) et de délinéation (pour évaluer l'importance et les réserves des structures). Quelques-unes des activités reliées à la prospection du pétrole et du gaz dans le détroit de Lancaster sont indiquées à la figure 22 (voir l'annexe C).

La participation de deux navires de forage, opérant chaque année pendant la période des eaux libres, serait nécessaire à tout forage d'exploration dans le détroit de Lancaster. Le ravitaillement, le transport du carburant, la reconnaissance des glaces et le remorquage des icebergs, entraîneraient l'utilisation de 4 à 12 navires de soutien. Les installations portuaires et celles du littoral qui pourraient être situées dans le sud-est de l'île Devon, et ainsi à proximité des opérations de forage en mer, couvriraient une superficie d'environ 20 ha et comprendraient une zone de bassins, une zone de dépôts en vrac, une piste d'atterrissage et des routes. De nombreuses opérations aériennes seraient de plus nécessaires au cours des forages.

Il est vraisemblable que la circulation aérienne serait plus intense à proximité de Pond Inlet et de Nanisivik ainsi que dans la partie sud de l'île Devon, dans l'île Bylot, dans les détroits du Navy Board et d'Éclipse. Les déplacements des équipes de travail, le ravitaillement entre les installations du littoral et les navires de forage en haute mer, exigeraient l'utilisation de deux hélicoptères, deux à trois fois par jour et d'un Otter bimoteur, trois à quatre fois par semaine à partir d'un centre logistique, tel que Pond Inlet ou Nanisivik. Le nombre de navettes en bateau entre les navires de forage et le littoral serait peut-être de quatre à cinq par semaine. Il faudrait faire exploser les banquises de la baie Croker et près de Dundas Harbour pendant le mois de juillet et au début du mois d'août, si une base côtière y était établie.

Répercussions

Les avantages découlant de l'exploitation des hydrocarbures dans la région feraient également partie de la politique du «besoin de savoir» sur

les ressources énergétiques du Nord, facilitant ainsi une prise de décision au niveau national sur la question de l'énergie. On doit signaler cependant qu'en mai 1981, un porte-parole du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources a déclaré, au sujet du détroit de Lancaster, qu'on voulait connaître les possibilités reliées à l'exploitation du pétrole et du gaz, mais que cela ne présentait pas un caractère urgent.[1] De telles recherches pourraient aboutir à la découverte de nouvelles réserves intéressantes plus proches de marchés du Sud que celles de l'île Melville ou de la mer de Beaufort et aussi plus près du marché de la côte Est.

De nouvelles possibilités d'emploi pour des ouvriers qualifiés ou non qualifiés seraient offertes aux résidants de Pond Inlet, d'Arctic Bay et de Resolute. Ces derniers ont exprimé le désir de pouvoir connaître, dès leur création, les occasions particulières d'emploi et de suivre des programmes permettant d'acquérir une formation pertinente. Ces différentes activités pourraient être à l'origine d'emplois indirects dans d'autres secteurs du pays. La région pourrait tirer un grand parti de cette situation et offrir du travail sur les chalands, les navires de ravitaillement ainsi que dans les installations terrestres telles que celles de Pond Inlet, de Nanisivik et de Resolute. Les avantages économiques locaux seraient importants en raison de l'augmentation, dans le Nord, de la main-d'oeuvre.

De plus grands aéroports, de nouvelles installations portuaires et l'augmentation des transports de ravitaillement maritimes et aériens, auraient vraisemblablement pour conséquence la baisse des tarifs de fret du sud du Canada et une plus grande mobilité des résidants de la région. De plus, l'augmentation des investissements privés dans les collectivités provoquerait un plus large éventail de services et d'installations disponibles.

Toutefois, la prospection du pétrole et du gaz dans la région du détroit de Lancaster aurait également des répercussions écologiques néfastes.

Il serait nécessaire de bien évaluer les conséquences de la construction et du fonctionnement des entrepôts et des installations situés sur le littoral, et plus particulièrement, du mouvement des navires ravitailleurs, sur les narvals et les bélugas migrateurs dans la baie Croker et près de Dundas Harbour. Il faudrait également examiner dans quelle mesure les morses migrateurs seraient dérangés le long de la banquise de la baie Croker, au cours de juillet, et étudier le cas des phoques du Groenland et des ours blancs au cours de la période d'allaitement, soit de juillet à septembre.

L'augmentation des activités humaines dans les étroites régions côtières affecterait les populations animales qui s'y concentrent. Les espèces telles que les morses et les baleines pourraient être temporairement déplacées, mais les morses pourraient l'être définitivement. Les ours blancs qui resteraient dans la région, représenteraient alors un danger physique pour les travailleurs. Certaines installations sur terre seraient susceptibles d'affecter de larges populations d'eiders et de guillemots qui se reposent et élèvent leurs petits dans les basses-terres côtières des alentours. De plus, l'augmentation de la circulation aérienne entre les installations terrestres et les sites de forage gênerait vraisemblablement la faune, et dans certains cas, pourrait provoquer l'abandon de l'habitat choisi.

Les bruits et les rejets d'effluents provenant des opérations de forage pourraient interrompre localement, aux mois de mai, de juin et de septembre, dans la région du détroit de Lancaster, la migration des narvals, et, durant toute la saison de forage, l'allaitement des baleines boréales. Ceci, cependant, ne représenterait peut-être pas un problème important, étant donné la position au large des côtes des navires de forage, des navires et des avions de soutien; la dilution rapide des rejets de forage se ferait dans les eaux profondes et les forts courants du détroit.

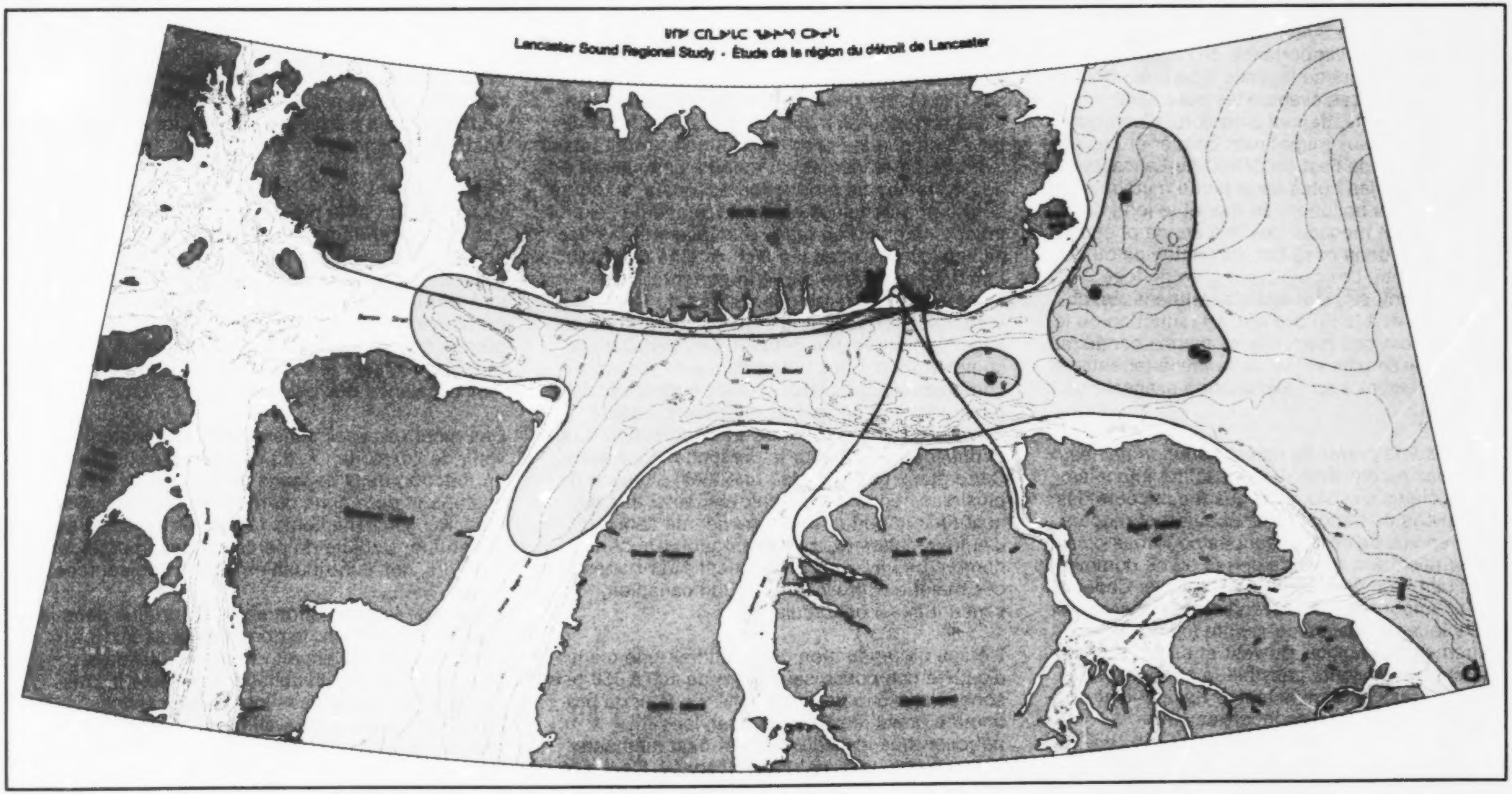
Un déversement de pétrole accidentel survenant lors d'une éruption sous-marine non contrôlée, aurait de graves conséquences, particulièrement dans les eaux côtières du sud-est de l'île Devon

[1] J.P. Hea. *Submission on Behalf of the Department of Energy, Mines and Resources. Lancaster Sound Regional Study Workshop, Ottawa, May 1981*; 4 p. (LSRS Open file No. S-05). (La traduction de ce document n'était pas disponible au moment de la préparation de la version française du Livre vert.)

Oil and Gas: Exploration · Pétrole et gaz: exploration

- Airports and Crew Rotation Sites · Aéroports et lieux de roulement des équipes de travail
- Re-supply Barges · Barges d'approvisionnement
- Re-supply Routes · Routes d'approvisionnement
- Proposed Drilling Sites · Lieux de forage proposés
- Land-based Facilities · Installations terrestres
- High Potential Exploration Areas · Zones à potentiel exploratoire élevé
- Low/Moderate Potential Exploration Areas · Zones à potentiel exploratoire faible à modéré

Map represents a five-year projection · La carte représente une prévision de cinq ans



22

et du nord de l'île Bylot. Ces répercussions dépendraient de l'importance de l'accident et de la saison au cours de laquelle il se produirait. Les conséquences éventuelles pourraient entraîner la perte, de mai à octobre, d'un grand nombre d'oiseaux migrateurs, en mer et dans les eaux côtières de l'est du détroit de Lancaster ainsi que sur les côtes de la partie nord-ouest de l'île Baffin. La pollution, en mer et le long du littoral, pourrait menacer des milliers de phoques au moment de la mise bas au printemps ou de la mue en été. Les ours blancs, en période, d'allaitement, seraient également menacés, au printemps et à la fin de l'été. La réduction ou le déplacement des mammifères marins conduirait à une chasse plus active de la faune terrestre et éventuellement à une exploitation exagérée de la situation.

La *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* reconnaît la responsabilité financière aux sociétés d'exploration quant aux coûts des opérations de nettoyage ainsi que tout recours légal en vue de compensations pour tous ceux qui auraient à souffrir de pertes ou de dommages résultant d'un déversement de pétrole. Cependant, l'importance du déversement, l'absence de techniques efficaces ou encore les conditions extrêmes de la glace, du vent et du froid, ne rendraient pas toujours possible le nettoyage. Ce sont les résidants de la région qui auraient principalement à subir ces inconvénients.

Exploitation et production de pétrole et de gaz
Aucun système de production fonctionnant toute l'année et sans risque, n'existe encore dans l'hypothèse où on découvrirait des champs de pétrole et de gaz naturel dans le détroit de Lancaster. Les techniques actuelles ne permettent pas d'exploiter des champs dans des tranches d'eau supérieures à 350 m. Cependant, on s'attend à ce que les progrès continuels, notés dans les différentes parties du monde, conduisent à des systèmes de production adéquats, au cours des vingt prochaines années. L'étape de l'exploitation comprendrait la mise en place et la mise en service de toutes les installations de production (figure 23). Une partie importante de la construction se ferait dans le sud du Canada. Viendraient ensuite le transbordement et l'aménagement sur le site définitif. Les installations comprendraient des entrepôts, des réservoirs à combustible, des pistes d'avion à réaction, ainsi qu'un terminal de navires-citernes, un dépôt d'hydrocarbures, un centre de liquéfaction du gaz et des logements pour le personnel permanent. Cette étape nécessiterait une main-d'oeuvre de plusieurs centaines d'employés, ainsi que des quantités importantes de gravier, de sable et d'autres matériaux de construction. Un certain nombre de navires d'affrètement pour transporter ces matériaux provenant du Sud canadien, seraient aussi en circulation.

L'étape de production comprendrait une main-d'oeuvre composée seulement de 100 à 150 personnes, sur une base annuelle. Le taux de production prévu requerrait les services d'un pétrolier tous les trois jours et d'un méthanier par semaine, tout au long de l'année. Ce qui reviendrait à 20 ou à 30 navires-citernes passant à l'est du détroit de Lancaster tous les mois et circulant vers un terminal marin situé probablement dans la baie Croker ou à Dundas Harbour. Cette circulation maritime viendrait s'ajouter aux bateaux passant par le détroit de Lancaster, pour se rendre plus à l'ouest, tel qu'indiqué dans la section *Transport maritime*.

Répercussions
L'exploitation et la production de pétrole et de gaz dans cette région favoriseraient grandement son économie et contribueraient à assurer l'autonomie du Canada dans le domaine de l'énergie, et à améliorer les techniques propres à l'industrie du pétrole et du gaz. Un champ producteur de pétrole assurerait l'approvisionnement du Canada tout en réduisant les importations et en améliorant la balance des paiements.

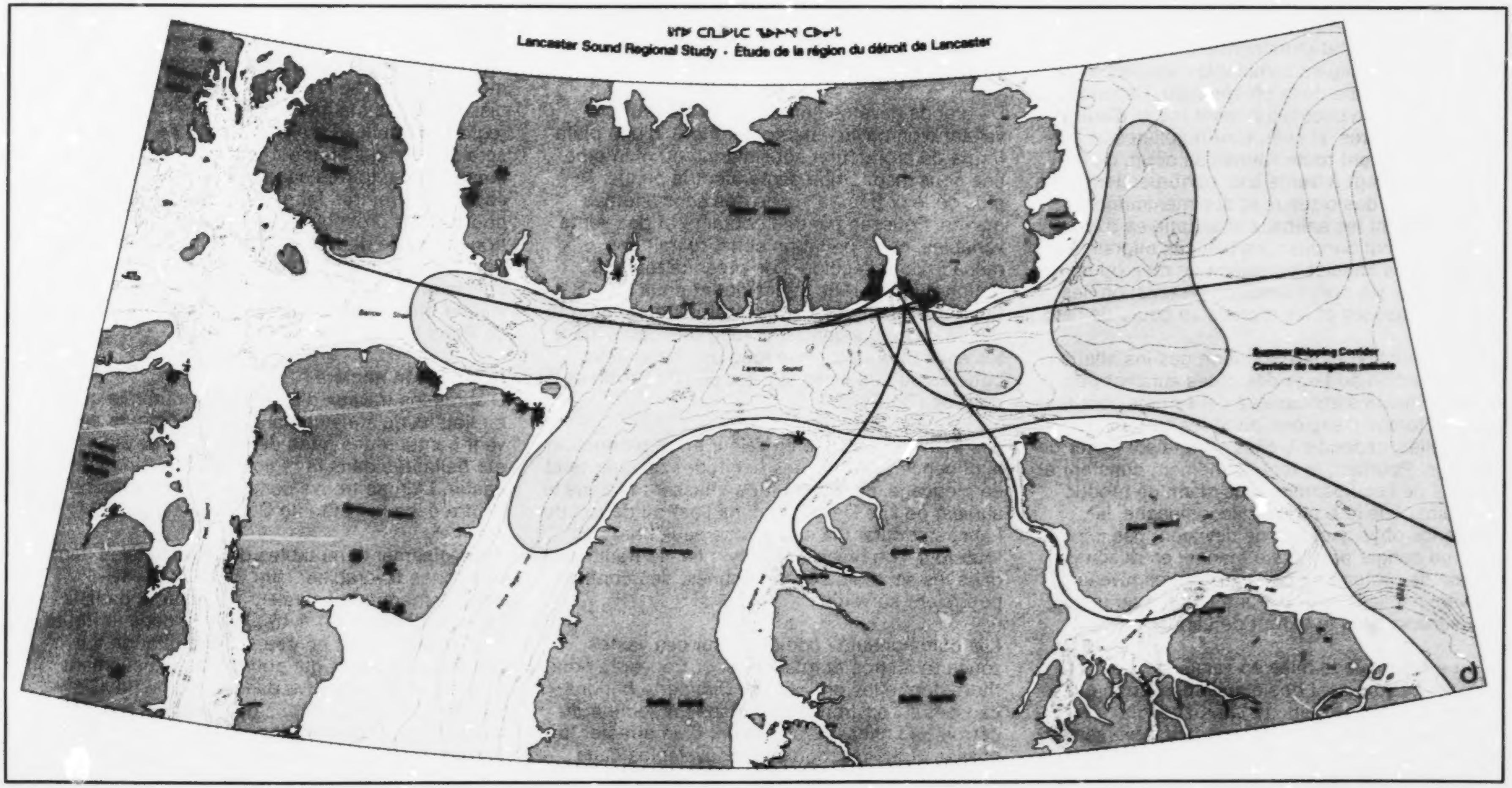
Des recettes assez considérables pourraient provenir de l'exploitation du pétrole et du gaz et ce, en fonction de la capacité de production des champs et du régime de redevances prévu. De plus, les gouvernements fédéral et territorial auraient la possibilité de percevoir des impôts des sociétés, des contribuables et d'autres sources.

L'étape de la production serait à l'origine dans la région, d'un certain nombre d'emplois sur les navires de ravitaillement et sur les chalands, ainsi que dans les installations terrestres. L'expansion des entreprises locales de services procurerait aussi du travail et stimulerait le commerce. On noterait probablement une baisse des frais de transport des produits de base, destinés aux collectivités, à mesure que le volume des expéditions vers la région augmenterait.

Oil and Gas: Potential Development · Pétrole et gaz: développement possible

- ○ Airports and Crew Rotation Sites • Aéroports et lieux de roulement des équipes de travail
- ⊙ Marine Tanker Terminals • Terminaux maritimes pour navires-citernes
- Re-supply Routes • Routes d'approvisionnement
- ■ Land-based Facilities • Installations terrestres
- * Staging Airstrips • Principales pistes d'aviation d'étape
- High Potential Development Areas • Zones à potentiel de développement élevé
- Low/Moderate Potential Development Areas • Zones à potentiel de développement faible à modéré

Note: Area operators have not submitted viable production systems for our consideration. • Les opérateur locaux n'ont pas soumis des systèmes de production adéquats pour notre considération.



23

La construction et l'exploitation d'un terminal marin sur le littoral entraîneraient des conséquences écologiques semblables à celles mentionnées à l'étape de la prospection. Cependant, à long terme, la circulation maritime et d'autres activités côtières, si elles sont régulières et permanentes durant toute l'année au cours d'une période de vingt à trente ans, perturberaient sans doute, la vie des oiseaux et des mammifères marins. Parmi les animaux susceptibles d'être touchés, mentionnons : les bélugas migrateurs, les phoques annelés en saison de mue ou de reproduction, les ours blancs en hibernation, les boeufs musqués et les morses au cours de l'été.

La construction et l'exploitation des installations de production au large des côtes auraient des répercussions semblables à celles déjà décrites pour le forage d'exploration et les travaux qui y sont reliés; cependant, elles se feraient sentir davantage. Pourtant, le fonctionnement constant et normal de l'équipement sous-marin de production ainsi que le bruit qui l'accompagne, la présence physique, etc. ne devraient pas constituer un danger pour la vie marine, en raison de la grande profondeur des eaux et des niveaux élevés, pense-t-on, des bruits propres au milieu sous-marin dans le détroit de Lancaster.

L'on estime que la mise en valeur et la production de pétrole sont des étapes beaucoup plus dangereuses que celle de la prospection, étant donné la probabilité d'un important déversement de pétrole attribuable soit à une éruption dans l'un des nombreux puits forés au cours de l'exploitation, soit à un accident au cours du transbordement, ou soit à de petits, mais fréquents écoulements pendant les opérations.

De grands déversements de pétrole brut provenant d'un navire-citerne détérioré, d'une plateforme de production sous-marine ou d'un pipeline sous-marin, représenteraient le danger le plus sérieux pour la survie des écosystèmes marins. Poussée par des courants et des vents variables, cette pollution constituerait une menace pour l'écologie de presque toute la région du détroit de Lancaster et de la baie Baffin, en particulier dans les endroits où le pétrole risque de se concentrer le long des côtes, dans les eaux littorales, ou le long des banquises côtières au sud et au sud-est de l'île Devon et au nord de l'île Bylot.

Les activités de mise en valeur et de production n'influenceraient pas les habitudes de chasse et de piégeage, car les Inuit ne chassent ni dans le sud-est de l'île Devon, ni dans l'est du détroit de Lancaster durant la saison des eaux libres. Si, toutefois, l'on revenait au style de vie traditionnel dans les secteurs susmentionnés, des conflits pourraient survenir.

Les communautés comptent sur ces vastes zones terrestres et marines pour trouver la nourriture dont elles ont besoin. Des perturbations causées à l'environnement dans un secteur du détroit de Lancaster pourraient bien affecter la chasse et les ressources renouvelables dans d'autres parties de la région. De toute façon, le déplacement indirect de la faune ou les fluctuations des populations animales entraîneraient tout probablement des changements dans les modes de chasse inuit. Les phoques annelés, les oiseaux et les mammifères marins dans les régions de chasse d'Arctic Bay et de Pond Inlet seraient particulièrement touchés par ces mouvements, et ce, toute l'année. Une chasse aux espèces terrestres faite à trop grande échelle, pourrait fort probablement mener à une exploitation exagérée de la situation. Si la chasse ou la pollution décimait la faune, des subventions spéciales ou des compensations monétaires devraient être versées aux résidants d'Arctic Bay et de Pond Inlet.

Exploitation minière

D'après les travaux d'exploration minérale qui ont eu lieu jusqu'à maintenant, deux secteurs pouvant contenir des gîtes de plomb et de zinc ont été délimités dans la région du détroit de Lancaster. L'un se trouve dans la baie Strathcona et l'autre dans la Petite île Cornwallis (figure 24).

Trois gisements rentables ont été signalés dans ces zones favorables. L'un de ceux-ci est actuellement mis en valeur à Nanisivik dans la baie Strathcona. Un autre, Polaris, dans la Petite île Cornwallis, est en cours d'exploitation. Le troisième, Éclipse, qui pourrait éventuellement être exploité, se trouve dans la même île. (De plus amples descriptions de quelques projets d'exploitation minière sont faites à l'annexe C.) La prospection sera surtout menée dans ces quelques régions, où il existe une forte probabi-

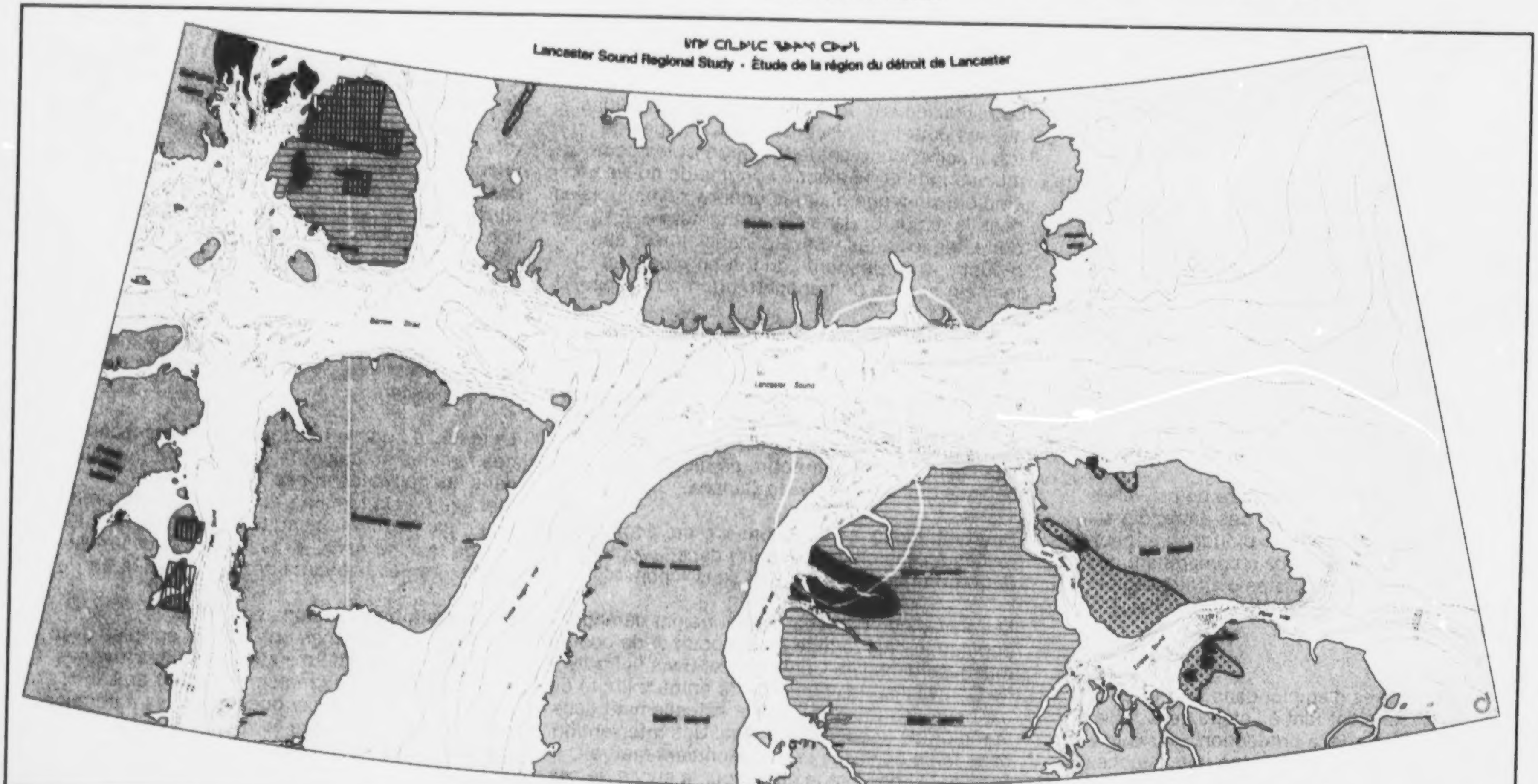
Mining: Potential · ᐅᔾᕋᑦᑕᕐᓂᐊᕐᕖᑦ: ᐊᑐᕐᑕᐅᔪᓐᓇᕐᑐᑦ · Exploitation minière: potentiel

- Unknown Mineral Potential · ᓴᐱᕋᔾᔪᑎᓕᒫᓕᑦ ᖃᐅᔨᔭᐅᓯᒪᑦ · Potentiel minéral inconnu
- Favourable Geology and/or Limited Mineral Resources · ᓴᐱᕋᔾᔪᑎᖃᓱᖕᓂᐊᕐᑐᑦ ᓴᐱᕋᔾᔪᑎᑐᖃᑦ · Géologie favorable ou ressources minérales limitées
- Mineral Deposits and Favourable Geology · ᓴᐱᕋᔾᔪᑎᑦ ᓴᐱᕋᔾᔪᑎᖃᓱᖕᓂᐊᕐᑐᑦ · Gisements minéraux et géologie favorable
- Coal-bearing Rocks · ᐆᖅᑐᑦᑕᑦ ᐅᔭᕋᑦ · Roches carbonifères
- Coal Occurrences · ᐆᖅᑐᑦᑕᑦ · Venues carbonifères

Lead and Zinc · ᓴᐱᕋᔾᔪᑎᓂᐊᕐᕖᒃ ᓯᒥᒃ ᓴᕕᒃ · Plomb et zinc

1. Producing Mine: Nanisivik · ᐅᔾᕋᑦᑕᕐᓂᐊᕐᕖᒃ: ᓇᓂᓯᕖᒃ · Mine productive: Nanisivik
2. Near-term Producer (1982): Arvik (Polaris Deposit) · ᐅᔾᕋᑦᑕᕐᓂᐊᕐᕖᒃ (1982): ᐊᕐᕕᒃ · Mine productive à court terme (1982): Arvik (gisement Polaris)
3. Potential Producer: Arvik (Eclipse Deposit) · ᐅᔾᕋᑦᑕᕐᓂᐊᕐᕖᒃ: ᐊᕐᕕᒃ · Producteur éventuel: Arvik (gisement Eclipse)

- Mining Prospecting Permits · ᓴᐱᕋᔾᔪᑎᓂᐊᕐᕖᒃ ᐱᔪᓐᓇᐅᑎᑦ · Permis de prospection minière



References • Références
Data Atlas
Atlas–données 1982

lité de découvrir d'autres gisements économiquement rentables. La prospection pour repérer d'autres métaux communs, de la houille et de l'uranium va également se poursuivre dans la région.

Comme on l'a déjà indiqué, la seule mine ouverte actuellement, celle de Nanisivik, aura progressivement réduit sa production dans huit ans environ, à moins que d'autres gisements intéressants ne soient détectés aux alentours. Le projet Polaris (mine Arvik) peut cependant être considéré comme le point de départ des activités principales d'extraction des minerais dans la région du détroit de Lancaster. Si pour ce projet, les difficultés de fonctionnement peuvent être surmontées et si le prix du plomb et du zinc augmente, on pourra envisager la mise en service d'autres mines pendant la période en question.

Dans l'éventualité de l'ouverture de nouvelles mines, il faudrait construire des entrepôts sur place, des installations d'exploitation et peut-être même un lotissement urbain comprenant des quais, des routes, des pistes d'atterrissage et des emplacements pour l'élimination des résidus.

Répercussions
Des perspectives d'emploi dans les mines mêmes existeraient tant à l'étape de la mise en valeur qu'à celle de la production, entraînant en retour une certaine activité commerciale. Les habitants verraient donc leurs revenus augmenter, l'embauche, apparaître dans les secteurs complémentaires, et leur dépendance vis-à-vis des subventions versées par le gouvernement, diminuer. Les entreprises qui sont reliées à l'exploitation minière telles que le transport par mer du ravitaillement pour les mines, ou les avions nolisés pour le déplacement des équipes de travail, amélioreraient le transport et les communications et seraient à l'origine de nouveaux emplois ainsi que d'autres options commerciales dans la région et dans l'industrie navale. En outre, les localités visées bénéficieraient des réductions sur les tarifs de fret en plus d'un meilleur service de transport, offert aux mines.

Les impôts directs et indirects, versés par les sociétés et les contribuables, ainsi que les redevances seraient une source de revenus supplémentaires pour les gouvernements fédéral et territorial. Une activité minière plus intense dans le Nord, placée sous le contrôle du gouvernement canadien, pourrait permettre de modifier la balance des paiements du Canada.

Pourtant, quelques questions d'ordre écologique reliées à l'exploitation minière dans la région du détroit de Lancaster, restent sans réponse.

Les travaux de prospection pourraient déranger la population déjà réduite de caribous et de boeufs musqués dans l'île Cornwallis et dans la Petite île Cornwallis, de même que le nombre limité de caribous des toundras, vivant actuellement dans la région de la baie Strathcona. Une intervention dans leurs déplacements saisonniers mettrait, semble-t-il, davantage en danger la survie de ces espèces.

Les opérations de mise en valeur et de production liées à l'emplacement de la mine Arvik, perturberaient d'une certaine façon les populations de morses dans le golfe McDougall. Il est possible que les mouvements des navires et que les vols à basse altitude pendant l'été aient une influence négative sur des sites de rassemblement des morses dans la région de la pointe Brooman, située à 12 km environ de la mine. Cette situation aurait probablement des répercussions néfastes sur les migrations du caribou et du boeuf musqué, entre les îles Bathurst et Cornwallis et la Petite île Cornwallis, au cours de l'hiver. De plus, la chasse aux mammifères marins, dans le golfe McDougall par les chasseurs de Resolute, serait troublée par le passage des minéraliers.

La stabilité sociale risquerait d'être menacée si des familles quittaient la localité pour travailler dans les nouvelles mines, ou si certains membres de la famille s'absentaient pour prendre un emploi par roulement, tel que prévu dans le cas de la mine Arvik, en réponse aux désirs exprimés par les habitants des collectivités.

Conservation des régions naturelles
Plusieurs programmes ont été mis sur pied avec pour objectif la détermination de zones marines et terrestres dans la région du détroit de Lancaster, afin de protéger quelques aires naturelles remarquables ainsi que leurs écosystèmes. Parcs Canada s'occupe de désigner des parcs nationaux et d'autres lieux d'intérêt pour les Canadiens. Le Programme biologique international (P.B.I.) a indiqué un certain nombre de sites

écologiques importants à conserver (figure 25), qui pourraient l'être en vertu des lois canadiennes actuelles. Le Service canadien de la faune a choisi des habitats en danger, qui couvrent, en grande partie, les mêmes régions que celles indiquées par le P.B.I.; on pourrait les appeler aires nationales de faune conformément à la *Loi sur la faune du Canada.* Le refuge des oiseaux migrateurs de l'île Bylot existe déjà pour la protection des colonies d'oies blanches.

Parcs Canada s'occupe, entre autres, de définir et de localiser les régions marines et terrestres pour la conservation, les loisirs et l'éducation. Ceci exclurait l'exploitation des ressources non renouvelables ainsi que d'autres projets de mise en valeur. Cependant, la politique actuelle du gouvernement consiste à évaluer les réserves d'une région donnée avant de permettre la création d'un parc national.

La création de parcs nationaux relève de Parcs Canada, mais se fait en accord avec des organismes provinciaux et territoriaux et avec celui du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Ce système, fondé sur le concept de régions naturelles, comprend la désignation et l'analyse de chacune des régions des Aires naturelles d'intérêt canadien (ANIC). Le but recherché par Parcs Canada dans ce domaine, est la représentation de chacune des régions naturelles dans le système des parcs nationaux. C'est parmi les ANIC retenues, que l'on choisit d'éventuels parcs nationaux dans chaque région. Les audiences publiques à ce sujet, les études complémentaires et des négociations sont ensuite entreprises pour déterminer s'il y a lieu ou non de créer de nouveaux parcs, à quelles conditions et dans quelles limites.

Trois secteurs terrestres et un marin ont été retenus par Parcs Canada dans le détroit de Lancaster (figure 26). Trois zones marines supplémentaires ont également été choisies mais il reste à faire une évaluation approfondie avant de prendre une décision.

Au début de 1981, en vue d'arrêter une politique définitive de Parcs Canada sur la région du détroit de Lancaster, un expert-conseil auprès de cet organisme a mené une étude comparée des trois ANIC situées dans le détroit et d'une autre dans les basses-terres Foxe, à l'ouest de l'île Baffin. Cette étude énumérait de nombreux facteurs tels que la description des ressources naturelles, les conséquences éventuelles de la création de parcs, sur le plan économique et social. Ce travail de recherche portait aussi sur les zones marines d'intérêt dans l'Arctique de l'Est. Quatre des sept régions marines étudiées sont situées dans la région du détroit de Lancaster. En conclusion, la meilleure région pour la création d'un parc national serait celle de l'île Bylot et du détroit d'Éclipse, car elle regroupe les caractéristiques des environnements terrestre et marin. Ces particularités n'ont pu être trouvées ailleurs.

Parcs Canada a entrepris un nouveau programme de «Sites naturels d'intérêt canadien». Dans ce contexte, il s'agirait d'une région retenue en raison de son caractère unique tant du point de vue national qu'international. Ces sites seraient généralement plus petits que les ANIC; l'île Prince-Léopold, entre autres, intéresse Parcs Canada.

Le choix des emplacements du P.B.I. ne relève pas de Parcs Canada. Les sites désignés comprennent ceux qui possèdent un ensemble d'associations végétales très rares, de colonies d'oiseaux et de mammifères menacés ou en voie d'extinction, et ceux qui représentent des habitats critiques de reproduction, d'alimentation et de rassemblement. Ces endroits seraient réservés à la recherche scientifique, à la protection de la faune et à celle de la formation d'écosystèmes uniques ainsi qu'à leur conservation. L'utilisation de ces aires comme lieux d'intérêt touristique ou de loisirs ne serait pas encouragée.

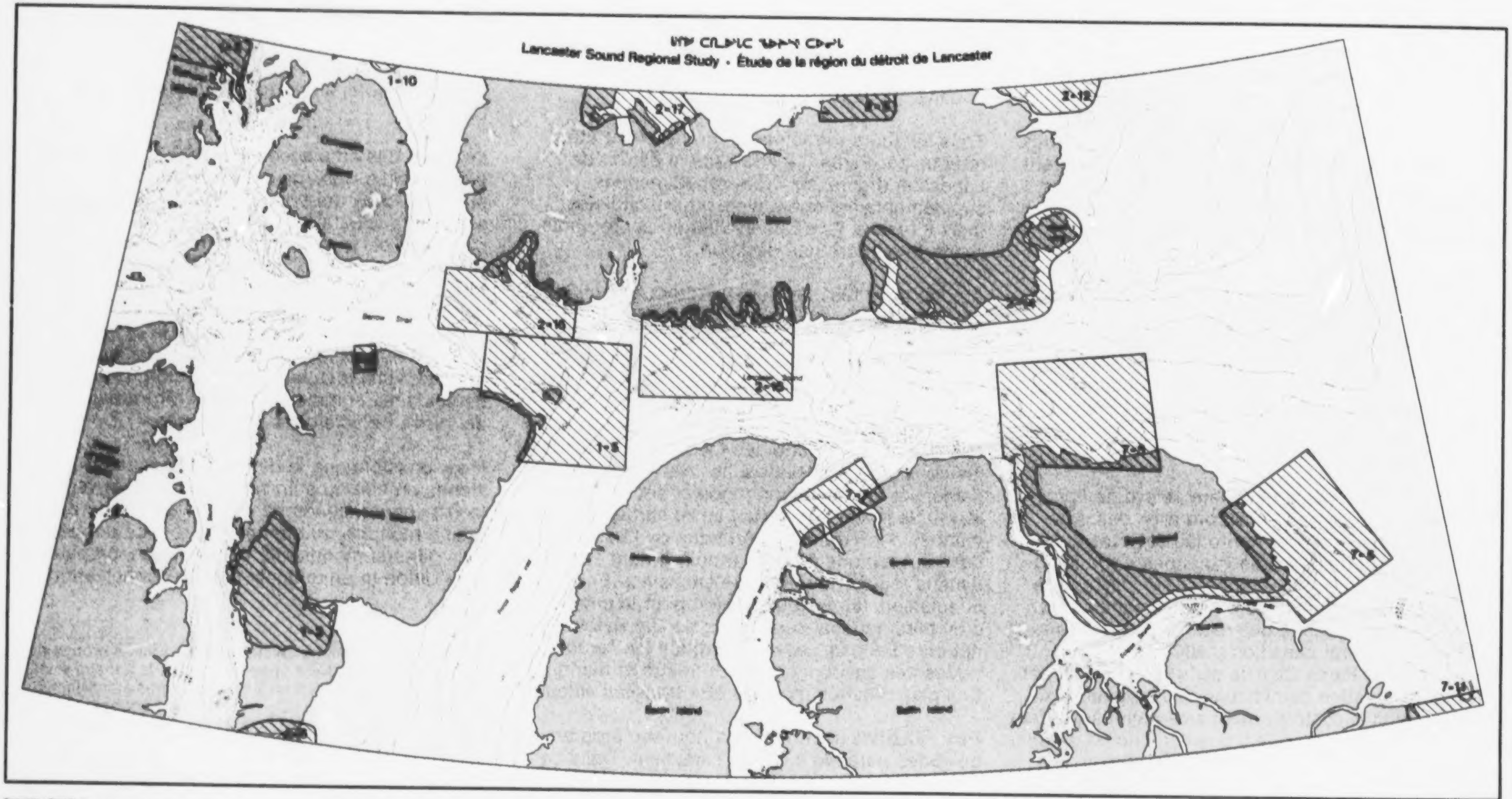
Il est possible que le détroit de Lancaster devienne un site du patrimoine mondial en vertu de la Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel.[2] Le dernier plan général mondial de conservation, préparée par l'Union internationale pour la conservation de

[2] En tant que signataire de la Convention sur la protection du patrimoine mondial culturel et naturel, le Canada s'est engagé à protéger des sites estimés comme étant de portée universelle. Cette Convention a été adoptée par les états membres de l'UNESCO, à la conférence générale de 1972, afin de pouvoir protéger des territoires culturels et naturels d'importance mondiale. Le Canada a accepté cette Convention le 23 juillet 1976.

Ecological Sites (I.B.P.) · ᓂᕐᔪᑎᓄᑦ ᓄᓇᒥᑎᑕᐅᔪᑦ (ᓄᓇᕐᔪᐊᕐᒪᒥ) · Sites écologiques (P.B.I.)

Significant Ecological Sites • Importants sites écologiques

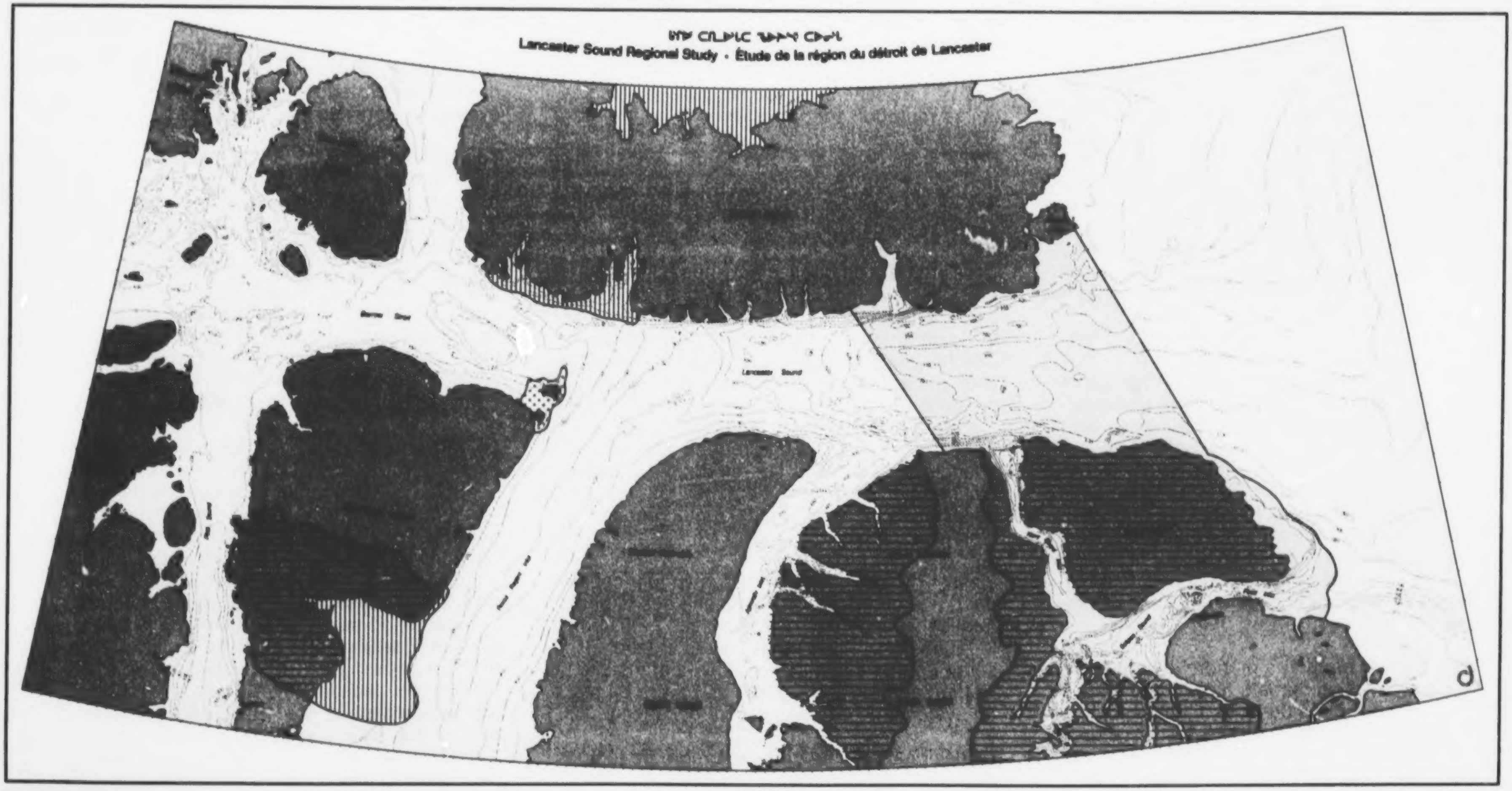
1-5 IBP Designated Numbers • Nombres désignés par le PBI



References • Références
Data Atlas
Atlas-données 1982

Parks Canada's Areas of Interest · Régions d'intérêt de Parcs Canada

- Terrestrial Natural Areas of Canadian Significance • Régions terrestres naturelles d'importance nationale
- Natural Site of Canadian Significance • Zones naturelles d'importance nationale
- Marine Natural Area of Canadian Significance • Régions marines naturelles d'importance nationale
- Preliminary Marine Areas of Interest • Régions préliminaires d'intérêt marin



References • Références
Data Atlas
Atlas – données 1982

26

la nature et de ses ressources (U.I.C.N.R.), considère le détroit de Lancaster comme une province aux caractéristiques biologiques et géographiques remarquables et où la création de zones protégées serait une priorité. Toutes les régions intéressantes n'ont pas été incluses dans les projets actuels de protection. Certains secteurs tels que l'extrémité sud de l'inlet de l'Amirauté et la péninsule Steensby, ainsi que les eaux littorales du nord de la presqu'île Brodeur sont importants sur le plan biologique mais n'ont jamais été considérés comme zones de conservation possibles par aucun des programmes déjà mentionnés.

Répercussions
Le choix de certaines parties de la région, comme parcs nationaux, ainsi que celui d'autres types de protection des terres pourraient permettre de conserver les richesses naturelles, culturelles et historiques. Une telle décision relève, tant sur le plan national qu'international, de la compétence du Canada touchant la protection de régions particulièrement remarquables. C'est ainsi que l'accord international pour la conservation des ours blancs et que la convention sur les oiseaux migrateurs engagent le Canada à protéger ces espèces.

Parcs Canada est prêt à prendre des dispositions pour que la notion de parc national soit mieux adaptée aux régions du Nord. L'utilisation des ressources renouvelables dans les parcs nationaux par les Inuit devrait faire l'objet d'accords entre Parcs Canada et les autochtones. En général, la chasse et la pêche traditionnelles, comme source de subsistance, continueraient d'être permises, mais la chasse sportive serait interdite. La pêche sportive des espèces locales qui se reproduisent naturellement, pourrait être autorisée dans les parcs à condition d'être contrôlée et de ne créer aucun conflit avec l'utilisation qu'en font les autochtones. L'exploitation des ressources non renouvelables serait limitée dans les parcs et les réserves naturelles.

On s'attend à ce que les activités reliées au tourisme augmentent avec l'aménagement des parcs, entraînant ainsi des perspectives d'emploi et de commerce pour les Inuit de la région. Comme on l'indique un peu plus loin, ces activités pourraient comprendre les excursions organisées, les services de guides et d'équipement pour les touristes, le logement, les transports et la vente de produits d'art et d'artisanat. En se fondant sur les données provenant d'autres parcs du Nord, on pense que le nombre de visiteurs en ces endroits augmenterait d'année en année.

L'essor du tourisme pourrait provoquer cependant, une détérioration éventuelle des habitats fragiles, et avoir des répercussions néfastes sur la faune. Pour éviter ce genre de situation, il serait bon de délimiter les zones permises d'utilisation des terres ainsi que de mettre en place un système de contrôle sévère dans les parcs.

La désignation d'un certain nombre de régions éventuelles de conservation ainsi qu'un programme pour estimer les réserves, exigeraient de plus grandes dépenses. Cependant, certains secteurs devraient être mis de côté, *à titre d'essai,* à des fins de protection avant d'entreprendre une évaluation détaillée des ressources possibles.

Tourisme et loisirs
Dans la région du détroit de Lancaster, Pond Inlet est, à l'heure actuelle, la seule localité où il y ait une activité touristique commerciale. Les visiteurs viennent surtout pour la pêche de l'omble arctique dans la rivière Robertson, située près de Pond Inlet. Durant l'été, des touristes se rendent à l'île Bylot et dans les autres îles montagneuses pour faire de l'alpinisme, des excursions et pour visiter les lieux. Depuis quelques années, l'intérêt pour les voyages organisés dans cette région n'a cessé de croître.

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest examine actuellement de nouveaux moyens susceptibles de développer et d'encourager le tourisme dans un proche avenir. Des voyages organisés d'histoire naturelle, comprenant des excursions en bateau, des survols et des camps d'observations, porteraient en particulier sur les plus beaux paysages et la faune de l'inlet de l'Amirauté, du nord de l'île Bylot, de la baie Creswell, de la calotte glaciaire de l'île Devon et d'autres lieux (figure 27). Le ski sur glacier et l'alpinisme, dans les îles Devon et Bylot de même que dans le nord de l'île Baffin, seraient très probablement des activités intéressantes. Les phoques, les baleines, et les ours blancs pourraient être observés à partir d'embarcations

naviguant dans les eaux côtières des détroits d'Éclipse et du Navy Board. Des sites historiques, tels que les camps des explorateurs et les cairns laissés par ceux-ci, ainsi que les vestiges de l'époque de Thulé constitueraient aussi des lieux d'intérêt touristique éventuels. Les installations et les activités industrielles, telles que les mines, les stations de production de pétrole et de gaz, et les ports intéresseraient également les touristes, surtout dans les régions isolées où de nouvelles techniques sont utilisées. Par contre, un déversement important de pétrole aurait, sans aucun doute, des répercussions néfastes sur l'environnement physique à l'état sauvage et sur l'abondance de la faune, deux éléments sur lesquels reposent le tourisme dans l'Arctique.

La publicité devrait donc viser les voyageurs que les expériences peu communes n'effraient pas. Il ne faudrait pas limiter la promotion touristique au sud du Canada, d'autant plus que la plupart des personnes qui se rendent dans l'Arctique sont des Européens et des Américains.

Répercussions
L'un des avantages importants du tourisme dans la région serait une amélioration des perspectives d'emploi. Parmi les possibilités découlant du tourisme et des loisirs, mentionnons les occupations suivantes : guide, cuisinier, employé de parcs et opérateur de navires. De nombreuses activités reliées à ces domaines pourraient être créées dans les localités mêmes. De plus, s'il était possible d'attirer des visiteurs pendant une plus grande période de l'année, grâce par exemple à des voyages organisés hors saison, une certaine stabilité économique pourrait exister.

Quelle que soit la saison, la production et la vente des peaux et des objets d'artisanat en fourrure, des sculptures sur os ou sur pierre, ou des souvenirs, procureraient de l'emploi de façon permanente ainsi que des revenus en espèces aux artistes, aux artisans, aux distributeurs et aux commerçants autochtones. Des subventions ou des prêts stimuleraient les coopératives locales et les petites entreprises. De telles mesures permettraient d'éviter un contrôle «étranger» de l'industrie touristique.

Le tourisme dans l'Arctique n'entre pas en conflit avec l'organisation des collectivités ainsi qu'avec le mode de vie préféré des Inuit. Ceux-ci pourraient, en plus, prendre en main l'industrie touristique, activité qui durera probablement plus longtemps que les projets d'extraction des ressources non renouvelables. D'une industrie touristique prospère découleraient, pour la communauté, une permanence et un équilibre économique durables. Cependant, certaines questions peuvent se poser dans le cadre de cette industrie organisée à grande échelle. L'omble arctique, par exemple, serait probablement pêchée de façon excessive par les voyageurs, si cette activité n'était pas soigneusement gérée, en imposant des limites de prises ou au moyen de restrictions saisonnières. Les lieux de pêche intérieure seraient souvent identiques à ceux fréquentés par les touristes, de sorte qu'une gestion intégrée des stocks de poissons serait nécessaire pour garantir l'existence, à long terme, de pêches intérieure et sportive. Il faudrait veiller aussi à ce que les sites archéologiques ne soient pas endommagés ou détruits par les visiteurs ou par les résidants désirant se procurer des objets façonnés pour les vendre aux touristes.

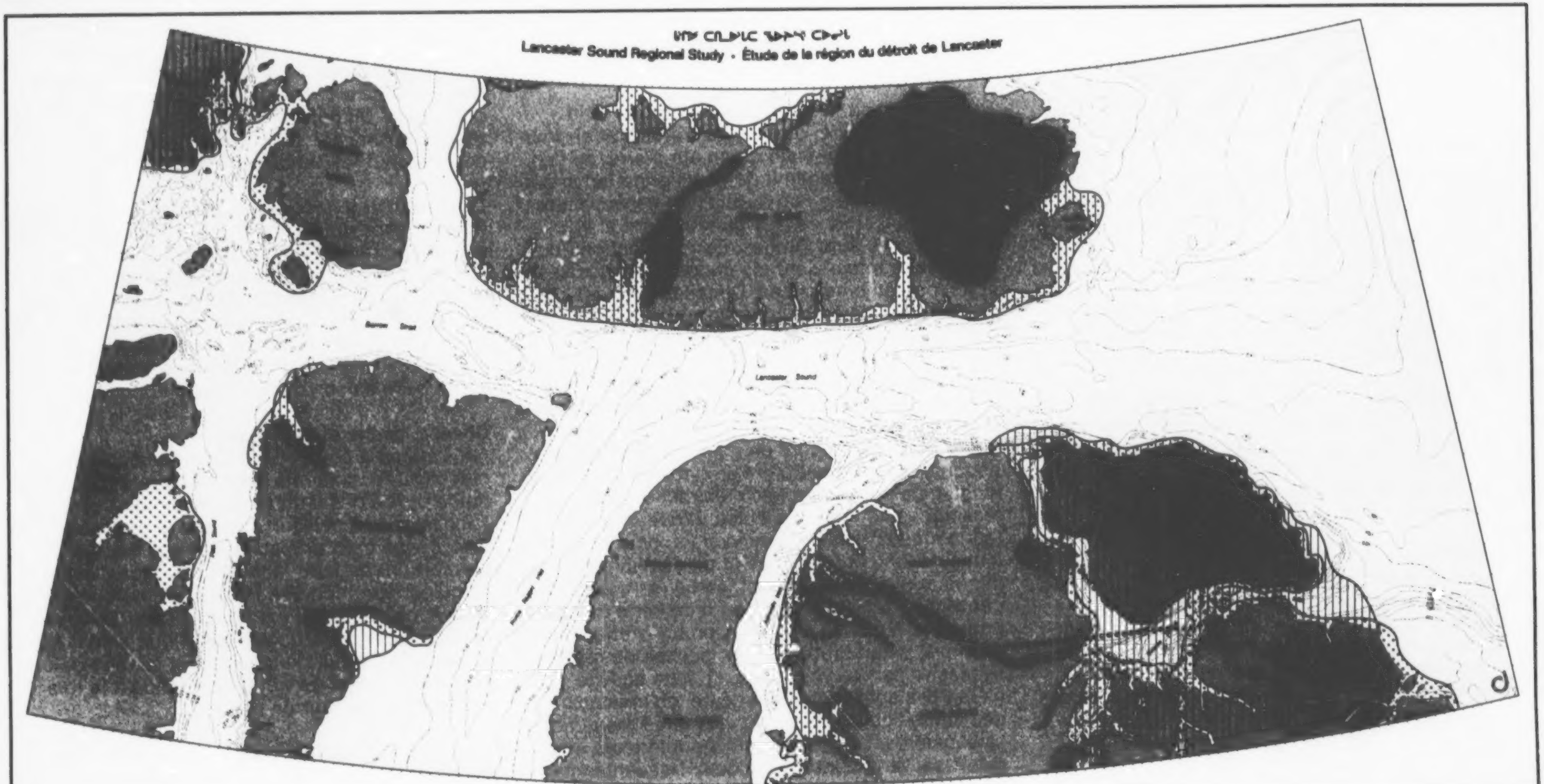
La chasse et le piégeage, faits par les Inuit, souffriraient sans doute peu d'une activité touristique accrue. Actuellement, les non-résidants ont le droit de chasser certaines espèces animales telles que l'ours blanc, à condition de respecter les règles du jeu. Cependant, il faudrait veiller de façon particulière à réduire les conflits éventuels entre les voyageurs photographes et les Inuit, au cours de la saison de la chasse.

Chasse, pêche et piégeage
On s'attend à ce que la chasse, la pêche et le piégeage continuent à faire partie intégrante du mode de vie des Inuit, de la région du détroit de Lancaster. Les niveaux d'emploi là où ils existent, connaîtront probablement une hausse et permettront de faire face aux prix plus élevés d'équipement moderne tel que les motoneiges et les avions nolisés. Il est possible que, pendant certaines périodes, davantage d'Inuit aillent travailler à l'extérieur de la région et ce, afin de conserver leur mode de vie qui est fondé à la fois sur la chasse et sur un emploi.

La principale question reliée à la chasse, à la pêche et au piégeage, reste celle de la continuité de ces occupations. Il faut tenir compte de

Tourism: Potential · Tourisme: potentiel

- Tourism Staging Points · Haltes touristiques
- Sports Fishing · Pêche sportive
- Boating · Canotage: actuel
- Nature Viewing · Observation de la nature
- Mountain Climbing · Escalade
- Camping/Hiking · Camping/excursions
- Cross-Country Siding Routes · Sentiers pour le ski de fond



References • Références
Data Atlas
Atlas – données 1982

facteurs tels que : la perte possible d'habitats en raison de l'incompatibilité de ceux-ci avec l'expansion industrielle ou des déversements importants de pétrole; la difficulté d'accès aux aires de chasse, conséquence de la création de terres de conservation; la chasse et la pêche, pratiquées de façon plus intensive du fait de l'essor démographique.

Répercussions

Jusqu'à récemment, le territoire de chasse des Inuit couvrait une région terrestre et marine beaucoup plus vaste qu'elle ne l'est aujourd'hui; celle-ci comprenait la plus grande partie du détroit de Lancaster. Les Inuit n'ont jamais renoncé à leur intérêt pour ces étendues, et les considèrent comme pouvant être de nouveau utilisées pour la chasse, la pêche et le piégeage. Même si les jeunes quittent la région de façon permanente pour aller travailler ailleurs, les répercussions de la pêche et de la chasse sur les ressources provenant de la faune, seront plus importantes au fur et à mesure que la population augmentera. Plusieurs espèces deviendront rares à certains endroits ou pendant certaines saisons, bien que l'une d'entre elles, le phoque annelé, puisse mieux répondre aux besoins, étant donné son abondance dans tout le secteur. L'utilisation plus fréquente des camps et des vols nolisés s'intensifiera dans les zones éloignées des agglomérations. La nourriture locale continuera de jouer un rôle important dans la vie des Inuit de cette région. Le taux prévu d'accroissement des Inuit laisse supposer que le nombre des prises d'animaux, devrait augmenter dans la même proportion vers l'an 2000.

Pour subvenir aux besoins anticipés de cette population, une meilleure utilisation des mammifères marins tels que le narval, le béluga et le morse sera probablement nécessaire. Le commerce, entre les localités, de produits de la chasse et des biens qui en découlent, pourrait apporter une solution partielle à la gestion incomplète qui est faite aujourd'hui des ressources. De plus, des plans pourraient être dressés afin d'alterner la pêche des espèces comestibles comme la morue arctique. Des projets de coopération entre les Inuit et le gouvernement comportant la mise au point de techniques adéquates d'exploitation des ressources renouvelables, seraient souhaitables pour le succès d'un tel plan.

Il faudra adopter une méthode de gestion rationnelle si l'on veut s'assurer que le caribou, aliment préféré des Inuit, est toujours en nombre suffisant. Des dispositions immédiates doivent être prises pour déterminer l'importance numérique des hardes et les niveaux de chasse possibles dans le nord de l'île Baffin et dans les îles Somerset et Prince-de-Galles.

La rentabilité du piégeage et de la chasse des animaux à fourrure subit, en raison du prix des peaux, des fluctuations imprévisibles. Il serait alors utile de fixer des prix de base pour les fourrures afin de protéger l'économie du Nord contre ces phénomènes.

La création de parcs et de réserves pourrait empêcher les Inuit de chasser dans certains secteurs. Cependant, grâce à la protection d'importants habitats fauniques, ces réserves permettraient de conserver le gibier dans cette zone, leur assurant ainsi la permanence des ressources renouvelables. En fait, si le mode de vie des Inuit de cette région doit reposer sur l'exploitation des ressources et sur des emplois, des efforts devront être déployés pour préserver la faune.

Enfin, il faudra faire appel à l'aide du gouvernement si l'on veut proposer une gestion valable afin de ne pas nuire à l'environnement, de trouver de nouvelles techniques de chasse ainsi que de pêche, de découvrir d'autres modes d'alimentation, et de mettre sur le marché les produits tirés de la chasse.

Annexe C
Projets actuels et propositions à l'étude pour l'exploitation et le transport des ressources non renouvelables

Projets de transport des hydrocarbures par le passage du Nord-Ouest

Différents projets ont été élaborés pour le transport maritime de pétrole brut et de gaz naturel par le passage du Nord-Ouest, toute l'année. Bien que ces hydrocarbures proviennent de régions situées en dehors du détroit de Lancaster, leur transport entraîne des conséquences qui devront être considérées, afin d'établir un plan des utilisations éventuelles de la région. Mais les détails de chaque projet ne sont pas bien connus, et peuvent changer en raison des progrès techniques ou d'autres considérations.

Le *Projet pilote de l'Arctique* a été soumis par Petro-Canada en collaboration avec la *Dome Petroleum*, la *Nova* (anciennement l'*Alberta Gas Trunk Line Company Limited*) et par la *Melville Shipping Limited*. Ce projet comprendrait la construction d'un gazoduc, d'installations de liquéfaction et d'entreposage sur chaland de même que le transport de gaz naturel liquéfié (G.N.L.) par navire-citerne. L'ensemble comporterait des canalisations de 56 cm de diamètre pour transporter le gaz du gisement de Drake Point, dans l'île Melville jusqu'à l'inlet Bridport sur la côte sud de l'île à 160 km du champ de gaz naturel de Drake Point. A l'inlet Bridport, le gaz serait liquéfié et expédié par méthanier vers les centres de regazéification, situés dans l'est du Canada. On construirait deux méthaniers brise-glace de classe arctique 7, de 135 000 t, avec une capacité de transport de 139 900 m^3 (880 000 barils). Chacun des navires ferait la navette 14 fois par an. Ainsi, 7 millions de mètres cubes (250 millions de pieds cubes) de gaz seraient transportés quotidiennement. Le projet coûterait 1,76 milliard de dollars environ et serait lancé au milieu de 1985. Le gaz serait destiné au marché canadien, mais un volume double, provenant d'autres sources canadiennes, serait distribué sur le marché des États-Unis afin de financer ce projet. Le Processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (P.É.E.E.) a terminé les audiences sur le projet et son rapport sera déposé ultérieurement au cours de l'année. Le Programme énergétique national prévoit tenir des audiences publiques au début de 1982.

La Dome Petroleum Limited a récemment présenté des plans qui proposent, dans leurs grandes lignes, la construction de 110 nouveaux navires dans les quinze années à venir.[1] Dans les prévisions figurent 25 pétroliers de classe arctique de 200 000 t (poids mort); la production de pétrole devrait commencer en 1985 et atteindre le million de barils par jour en 1990. Le compte rendu des conditions de livraison connu, pour la période 1980-1995, est le suivant :

Année	Nombre de pétroliers de classe arctique de 200 000 tonnes
1985	1
1986	1
1987	3
1988	1
1989	1
1990	4
1991	3
1992	3
1993	3
1994	3
1995	2
Total	25

Le projet de la *Trans-Canada Pipelines* pour lequel une demande a été soumise en 1980, comprendrait un oléoduc de 77 km dans l'île Ellef Ringnes, des usines de liquéfaction de gaz naturel dans l'île Roi-Christian, et trois navires brise-glace, de classe arctique 10, de 75 000 t (poids mort), qui seraient en activité tout au long de l'année. Le projet serait de l'ordre de 2,4 milliards de dollars (en dollars de 1984). Le gaz proviendrait des îles Ellef Ringnes et Roi-Christian ainsi que d'autres endroits, mais sa destination n'est pas encore déterminée. Les promoteurs du projet, la *Trans-Canada Pipelines* et la *Dome Petroleum*, ont indiqué que la construction pourrait commencer en 1986. Une des voies de navigation, étudiée en ce moment, traverse les détroits de Wellington, de Barrow, du Prince-Régent et celui de Fury et Hecla jusqu'au bassin Foxe.

[1] *Statement read by M.B. Todd of Dome Petroleum Ltd. at the joint Industry Government Workshop, Frontier and gas — the Decade ahead*, Montebello (Québec) 1981.

Le *Seatrain* est un projet américain pour expédier le pétrole de la côte nord de l'Alaska vers les marchés de la côte Est par le passage du Nord-Ouest en utilisant une flotte de trois pétroliers à étrave renforcée de classe 8. A première vue, on estime que chaque navire fera environ 15 voyages par an.

La *Globtik Tankers Limited* a proposé d'adopter un autre plan américain, qui transporterait le pétrole de l'Alaska vers la côte est des États-Unis par le passage du Nord-Ouest en se servant de navires-citernes à étrave renforcée, jaugeant 350 000 t (poids mort). Il n'y a pas de données quant à la puissance de ces navires, de briser la glace. Chacun de ces pétroliers immenses pourrait transporter 397 469m^3 (2,5 millions de barils) de pétrole depuis North Slope (Alaska) vers la baie de la Conception (Terre-Neuve), où il serait transbordé dans des navires moins grands à destination des États-Unis. En premier lieu, la flotte de six pétroliers correspondrait à une capacité de 79 493m^3/j (500 000 barils); elle serait portée à 24 navires-citernes, entraînant une augmentation correspondante de capacité de transport.

La *Globtik Tankers Limited* a aussi soumis une proposition de transport de gaz naturel liquéfié (G.N.L.) de l'Alaska et de l'Arctique de l'Ouest, par le passage du Nord-Ouest, vers les marchés américains et ceux de l'est du Canada. Avec quatre méthaniers brise-glace de classe 10, 11 millions de mètres cubes (400 millions de pieds cubes) de gaz pourraient être expédiés quotidiennement. La capacité de transport pourrait être accrue rapidement, en augmentant le nombre de pétroliers jusqu'à 20. La *Globtik* indique que le coût du transport du gaz, par méthanier à partir de Prudhoe Bay, serait de 11 milliards de dollars, comparativement aux 17,5 milliards de dollars proposés par l'*Alaska Highway Pipeline*.

La *United States Coast Guard* (Garde côtière des États-Unis) a récemment préparé le plan d'un premier «voyage test» en hiver à travers le passage du Nord-Ouest. Cet essai s'effectuera en 1983 ou en 1985 avec les puissants brise-glace *Polar Star* ou *Polar Sea* de la Garde côtière des États-Unis. Le *Polar Sea* est un bateau de 13 000 t, conçu pour briser la glace d'une épaisseur pouvant atteindre 6,4 m (21 pi) et pour fonctionner continuellement à travers 7,8 m (6 pi) de glace à une vitesse de trois noeuds (5,5 km/h). Les trois arbres de transmission sont actionnés par une centrale électrique fonctionnant au diesel ou au gaz. Le groupe électrogène à diesel peut fournir une puissance de 10 000 chevaux vapeur et les turbines à gaz, une puissance de 60 000 chevaux vapeur. Cependant, ces deux systèmes ne peuvent fonctionner en même temps.

Exploration des hydrocarbures

La région au large des côtes du détroit de Lancaster présente des structures géologiques hautement favorables renfermant des réserves de pétrole et de gaz. Trois sociétés soit la *Norlands Petroleum,* Petro-Canada et la *Shell Canada,* sont titulaires de permis pétroliers et gaziers pour environ 3,2 millions d'hectares. Les forages d'exploration n'ont pas encore commencé. En 1976, la *Norlands* a demandé l'autorisation de creuser un puits d'exploration, mais son programme a été retardé par le gouvernement, à la suite d'une recommandation du P.É.E.E. qui a étudié le dossier en octobre 1978. Petro-Canada doit présenter une demande en 1981 pour forer trois ou quatre puits d'exploration dans l'ouest de la baie Baffin et dans l'est du détroit de Lancaster. Pour chacun de ces deux programmes, les travaux nécessiteraient la présence de bateaux à positionnement dynamique; ceux-ci seraient en service pendant la période d'eaux libres. Chaque programme exigerait également des opérations aériennes, marines et terrestres.

Exploration minière

Des gisements rentables de plomb-zinc et de minerai de fer ont été localisés dans la région du détroit de Lancaster.

Nanisivik mine de plomb et de zinc, située dans la baie Strathcona dans l'île Baffin, est entrée en production en octobre 1976. Elle fournit 150 000 t de minerai par an, qui est concentré sur place, et entreposé pour être transporté pendant la saison d'eaux libres. Avec des réserves prouvées de l'ordre de 8 millions de tonnes, on a calculé que la mine pouvait être en activité pendant 12 à 15 ans. La mine emploie environ 225 personnes et fait vivre une communauté permanente d'environ 325 habitants. L'ensemble des installations comprend une piste d'atterrissage et un port.

La *mine Arvik* (gisement Polaris) se trouve dans la partie sud de la Petite île Cornwallis. Avec des réserves de minerai estimées à 23 millions de tonnes, Arvik sera en opération pendant au moins 25 ans. Elle sera le 11e producteur de plomb-zinc au monde. Des travaux préliminaires de construction ont lieu actuellement; la mine doit entrer en service en 1986. Les plans actuels de la *Cominco* prévoient une production quotidienne de 2 050 t. Le minerai serait concentré et entreposé afin d'être expédié, au cours de la saison d'eaux libres. La mine va procurer du travail à 240 personnes environ, qui seront logées dans des installations temporaires. Aucune communauté permanente n'est envisagée. Bien qu'à l'heure actuelle, seul le gisement Polaris soit considéré en vue d'une éventuelle mise en valeur, le gisement Éclipse, situé dans le nord de la Petite île Cornwallis, renferme aussi d'importantes quantités de plomb et de zinc. L'exploitation future du gisement Éclipse, ainsi que d'autres dans la même zone, reste à l'étude.

Le *Mary River,* ensemble de gisements de minerai de fer, a été localisé dans l'île Baffin, au sud de l'inlet Milne. Ils renferment environ 130 millions de tonnes de minerai à grande teneur. Quoique les travaux d'exploration, de métallurgie et de rentabilité aient été terminés, il n'y a pas, à l'heure actuelle, de plan prévu de mise en valeur de ces réserves.

La *houille*, extraite par les Inuit de Pond Inlet jusqu'en 1964, provient de deux sites différents dans la rivière Salmon. Dans la décennie précédant la mission annuelle de ravitaillement dans cette région, une moyenne de 125 t de houille était produite chaque année. Avec l'augmentation des prix du pétrole et du gaz, ce produit retrouvera probablement sa place en tant que source d'énergie locale à un coût raisonnable.

Annexe D
Organisation de l'Étude et méthodologie

Organisation de l'Étude

L'Étude de la région du détroit de Lancaster est un projet entrepris par le Programme des affaires du Nord, du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (MAINC) et mené en collaboration avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (G.T.N.-O.) et les ministères suivants : Environnement (M.D.E.), Pêches et Océans (M.P.O.), Énergie, Mines et Ressources (É.M.R.) et Transport (M.D.T.). En raison de la nature interministérielle de l'Étude, une organisation à deux niveaux a été mise sur pied comprenant un comité directeur et un Groupe de travail. Le comité est composé des membres suivants :

Directeur général, Environnement du Nord, MAINC, président
Directeur, Développement économique du Nord, MAINC
Directeur, Protection de l'environnement du Nord, MAINC
Directeur, Évaluation des projets importants, MAINC
Directeur, Ressources non renouvelables, MAINC
Directeur adjoint, Ressources non renouvelables, régions des Territoires du Nord-Ouest, MAINC
Secrétaire du comité directeur, G.T.N.-O.
Directeur général, région de l'Ouest et du Nord, M.D.E.
Chef, Planification du réseau des parcs, M.D.E.
Directeur, Projets spéciaux, Garde côtière canadienne, M.D.T.
Chef, Affaires des sciences océaniques, M.P.O.
Chef, Habitat marin, M.P.O.
Chef du Bureau des affaires environnementales, É.M.R.
Coordonnateur, Planification des ressources renouvelables, MAINC, secrétaire

Les ministres de la Défense nationale et des Affaires extérieures étaient représentés au comité, par des observateurs permanents.

La réalisation de l'Étude (base de données et ébauche du Livre vert) a été confiée à un Groupe de travail comprenant les membres suivants :

H.J. Dirschl, MAINC, chargé de projet
D. Bisset, MAINC, socio-économique
B.J. Britton, G.T.N.-O., socio-économique
James Dobbin Associates Ltd., Toronto, aménagement des milieux côtier et marin
A. Geddes, M.D.T., transport maritime
B.A. Gibson, MAINC, lois et règlements
J.T. Inglis, MAINC, pédologie
S.A. Kanik, MAINC, ressources non renouvelables
J.S. Loch, M.P.O., biologie marine
D.C. McKay, M.D.E., climatologie
G.G. McLean, M.D.E., conservation des terres
J.N. Parker, MAINC, planification économique régionale
B.R. Pelletier, É.M.R., géologie et géomorphologie
D.B. Smiley, M.P.O., océanographie

Les personnes et les organismes suivants ont procuré également des services d'experts-conseils et de documentation au Groupe de travail :

A.M. Ault, aménagement du milieu
James Dobbin Associates Ltd., aménagement des milieux côtier et marin
K. Harper, relations avec les communautés et analyse socio-économique
T. Lee, questions administratives
H.M. Myers, adjoint de recherche
N. Saab, travail de secrétariat

Le mandat du Groupe de travail comprenait la collecte et la synthèse de toutes les données disponibles pertinentes au projet, ainsi que l'analyse de l'utilisation des milieux marin et terrestre; ce qui englobait la compilation d'une base de données consistant en un atlas provisoire et en 12 rapports documentaires (se reporter à l'annexe E).

Le Groupe de travail a aussi préparé une ébauche du texte du Livre vert, qui fut étudiée par le comité directeur. Les révisions recommandées y furent alors incluses par H.J Dirschl, chargé du projet et de la version du Livre vert. Chaque membre du Groupe de travail a aussi participé à la préparation ainsi qu'à la révision du texte définitif de certaines sections de ce document, et apporté des commentaires tout au long du projet.

A la suite des audiences publiques relatives à l'ébauche, les travaux de mise à jour et de révision ont été entrepris. La version définitive a été rédigée par H.J. Dirschl, A.M. Ault, et H. Mills. J.T. Inglis s'est occupé de la révision des cartes. Tandis que K. Harper a mis la dernière main aux renseignements socio-économiques et à ceux qui concernent les ressources non renouvelables.

Méthodologie
L'Étude de la région du détroit de Lancaster était divisée en trois étapes principales. La première comprenait la préparation de l'ébauche du Livre vert avec ses cartes et rapports complémentaires. La deuxième consistait en des audiences publiques relatives à l'ébauche du document. Quant à la troisième, elle incluait la préparation du Livre vert, comprenant l'intégration des résultats des audiences.

Première étape : préparation de l'ébauche du Livre vert
Rassemblement des données

Pendant la première partie de l'Étude, des membres du Groupe de travail ont compilé et résumé tous les renseignements ayant trait au projet. En premier lieu, des *rapports documentaires* furent préparés sur les sujets suivants : caractéristiques physiques; caractéristiques biologiques choisies; caractéristiques socio-économiques et intérêt pour la conservation de la nature; ressources non renouvelables et transport; lois et domaines de compétence (se reporter à l'annexe E).

En même temps, des données sur cette région ont été résumées, sur des cartes et par écrit dans un atlas provisoire, accompagné de descriptions des cartes. Celui-ci contient 83 cartes thématiques à l'échelle de 1/2 000 000. Les cartes fournissent des renseignements sur les mécanismes côtiers et océanographiques importants, les animaux, leurs habitats et leurs fonctions, les régions d'exploitation de ressources renouvelables, et les entreprises commerciales. Elles illustrent aussi les activités éventuelles dans la région, au cours des vingt prochaines années, telles que le transport maritime, la prospection des hydrocarbures, la création des parcs et des réserves. L'atlas a été diffusé sous forme d'ébauche pour que l'on puisse y intégrer les nouvelles données obtenues au cours de l'étape des audiences publiques.

La documentation réunie dans ces rapports et présentée dans l'atlas provisoire a servi de cadre à la préparation de l'ébauche du Livre vert. Ces textes ont été publiés en inuktitut ainsi que dans les deux langues officielles.[1] Ils étaient offerts, aux organismes et aux institutions intéressées, au grand public et à la population de la région, aux fins d'examen et d'observation.

Analyse des données

Méthode
Après la compilation de la base des données, on a analysé les activités courantes et éventuelles de ce secteur, au moyen de méthodes et d'instruments variés. Une méthode systématique de cartographie et de planification, mise au point par James Dobbins, a été employée par le Groupe de travail pour observer les relations entre les facteurs biologiques, physiques et socio-économiques, et les opérations envisagées dans la région. Elle nécessitait la préparation de cartes superposables. Ces documents fournissaient un moyen souple et valable d'utiliser les renseignements choisis dans l'atlas provisoire, pour déterminer et illustrer les traits caractéristiques de la région, vérifier ou prouver certaines hypothèses la concernant et rendre plus précises les analyses. Dans certains cas, les renseignements écrits et ceux reportés sur les cartes étaient suffisamment détaillés pour permettre aux différentes intensités de couleur de refléter l'importance relative de données spécifiques, par exemple, les habitats critiques pour différents animaux. Cette méthode a également permis aux membres du Groupe de travail de tenir compte des particularités de schémas saisonniers.

Établissement du cadre régional existant
Lors de l'analyse préliminaire effectuée par les membres du Groupe de travail, les cartes superposables ont été combinées de façon à obtenir des cartes composites, illustrant les caractéristiques physiques de l'environnement, les habitats critiques, l'exploitation des ressources renouvelables et les activités commerciales en toute saison.

Analyse des activités possibles
Les membres du Groupe de travail ont poursuivi leur analyse en considérant les activités probables. Des prévisions détaillées de la nature et de l'envergure des projets tels que le transport maritime, l'exploration et l'exploitation du pétrole et du gaz, la mise en valeur des mines et la protection des régions naturelles ont été préparées

[1] N.D.L.R. La préparation des cartes a été faite indépendamment de celle de la version française du Livre vert.

pour les années 1980-2000. Les changements dans l'environnement, l'économie, les modalités de chasse et de pêche ainsi que ceux introduits dans les collectivités par chacune de ces activités, ont été précisés en inscrivant les opérations envisagées dans le cadre régional existant. On a mis en évidence des zones de conflit éventuel en superposant les cartes illustrant les travaux probables à celles du cadre régional correspondant. Une analyse plus poussée a révélé des questions d'importance majeure qui devront être considérées lors des prises de décision relatives à l'exploitation et à l'administration futures de la région.

Synthèse des données

Le Groupe de travail a étudié la politique actuelle du gouvernement et les différentes perspectives touchant la mise en valeur du Nord. De cet examen, quatre questions, ayant trait à la direction à suivre, ont été choisies.

• Devrait-on remettre à plus tard de nouveaux projets d'expansion industrielle dans l'attente de techniques prouvées et d'une meilleure connaissance des relations entre l'environnement, la société et l'économie?

• Devrait-on, dès maintenant, délimiter des parcs et des réserves avant même d'avoir obtenu l'autorisation pour ces projets?

• Y aurait-il intérêt à définir un programme précis de prospection et d'exploitation des ressources de la région du détroit de Lancaster.

• Faudrait-il permettre le transport du pétrole et du gaz, par voie maritime, toute l'année?

Deuxième étape : processus des audiences publiques
La deuxième étape de l'Étude de la région du détroit de Lancaster, élément essentiel de la préparation du Livre vert, a commencé par la publication de deux bulletins en janvier et en mai 1980. Des réunions à caractère non officiel, organisées dans les localités du Nord en mars et en avril 1980, par des membres du Groupe de travail, ont permis aux résidants du détroit de Lancaster de se familiariser avec l'Étude, son but et son déroulement. Une brochure, publiée en automne 1980, marquait le point de départ du processus des audiences publiques à l'échelle nationale. Un membre du Groupe de travail a visité les agglomérations inuit de cette région au cours de l'automne et de l'hiver 1980-1981, pour expliquer l'ensemble aux résidants, et discuter avec eux de la teneur des documents se rapportant à l'Étude.

Avec la publication et la diffusion de l'ébauche du Livre vert en février 1981, toutes les personnes et tous les organismes intéressés ont eu l'occasion de discuter des questions et de l'évolution éventuelle de cette région. Des réunions regroupant les résidants ont eu lieu en avril 1981 à Arctic Bay, à Grise Fiord, à Pond Inlet et à Resolute. Elles avaient pour but de proposer aux habitants une discussion générale sur toutes ces questions. Ces réunions étaient présidées par H.J. Dirschl, accompagné de quelques membres du Groupe de travail.

En mai 1981, des ateliers ont eu lieu à Resolute et à Ottawa, pour permettre aux représentants des collectivités, des groupes d'intérêt public, des secteurs de l'industrie, et au grand public, de participer aux discussions. Alors que l'atelier de Resolute était plus spécifiquement orienté vers les questions régionales, celui d'Ottawa abordait des questions d'intérêt plus général et national.

Ces sessions étaient présidées par le professeur Peter Jacobs, vice-doyen de la faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, dont le rapport avait été distribué, sous forme d'ébauche, aux membres du Groupe de travail et aux participants, à titre d'information. Ce texte est actuellement publié en anglais, en français et en inuktitut, et fait partie de la documentation relative à l'Étude de la région du détroit de Lancaster.

Troisième étape : préparation du Livre vert
La troisième étape de l'Étude contenait des précisions et des modifications apportées à la version définitive, fondées sur de nouvelles données dérivant des audiences publiques. Des détails et des corrections ont été intégrés à l'atlas provisoire, et des amendements apportés au cadre régional et aux activités décrites dans l'ébauche du Livre vert. Une description plus claire des questions à l'étude a pu être faite et diverses considérations touchant la planification ont pu être précisées. Différentes options relatives à l'exploitation des ressources et des solutions visant l'aménagement ainsi que la mise en valeur de la région ont été étudiées, et ce, afin de faciliter la planification et les décisions reliées à l'avenir de cette région.

Annexe E
Sources de référence

A. Les données utilisées dans l'Étude de la région du détroit de Lancaster se retrouvent dans les documents suivants :

1. Un atlas, composé de 83 cartes thématiques, à l'échelle de 1/2 000 000; les cartes sont accompagnées d'un texte bref (rédigé dans les trois langues) qui décrit, les faits pertinents et les données essentielles de l'Étude ainsi que la valeur et l'intégralité de ces données.

Liste des cartes

1.1 Géologie
1.2 Épicentres sismiques
1.3 Géomorphologie
1.4 Géologie du littoral
1.5 Géomorphologie du littoral
1.6 Pente du littoral
1.7 Sédiments marins
1.8 Cours d'eau et lacs
1.9 Précipitations moyennes annuelles de pluie
1.10 Précipitations moyennes annuelles de neige
1.11 Précipitations moyennes annuelles
1.12 Roses des vents de surface
1.13 Roses des vents de surface
1.14 Courants de surface : été
1.15 Marnage moyen : printemps
1.16 Lisière de glaces consolidées : 1964-1979
1.17 Couverture de glace médiane : 28 mai
1.18 Couverture de glace médiane : 25 juin
1.19 Couverture de glace médiane : 23 juillet
1.20 Couverture de glace médiane : 20 août
1.21 Couverture de glace minimale : 20 août
1.22 Couverture de glace maximale : 20 août
1.23 Couverture de glace médiane : 17 septembre
1.24 Couverture de glace médiane : 1er octobre
1.25 Couverture de glace médiane : 29 octobre
1.26 Couverture de glace minimale : 29 octobre
1.27 Couverture de glace maximale : 29 octobre
1.28 Glaces à la dérive : hiver
1.29 Glaces à la dérive : été
1.30 Icebergs

2.1 Phytoplancton: quantité présente en été
2.2 Ours blanc : hiver
2.3 Ours blanc : printemps et été
2.4 Phoque annelé
2.5 Phoque barbu
2.6 Phoque du Groenland
2.7 Morse
2.8 Béluga
2.9 Narval
2.10 Baleine boréale
2.11 Épaulard
2.12 Oiseaux coloniaux
2.13 Poissons
2.14 Végétation
2.15 Renard arctique
2.16 Boeuf musqué
2.17 Caribou de Peary
2.18 Caribou des toundras
2.19 Oie blanche
2.20 Oiseaux

3.1 Localités
3.2 Tourisme
3.3 Transport maritime : corridors
3.4 Transport aérien
3.5 Sites archéologiques, historiques et refuges d'oiseaux
3.6 Chasse, avant 1974
3.7 Chasse à l'ours blanc
3.8 Chasse au morse
3.9 Chasse au phoque
3.10 Chasse à la baleine
3.11 Chasse au boeuf musqué
3.12 Chasse au caribou
3.13 Chasse à la sauvagine
3.14 Pêche
3.15 Lignes de piégeage
3.16 Exploitation minière
3.17 Pétrole et gaz : permis

4.1 Tourisme : potentiel
4.2 Transport maritime : corridors possibles
4.3 Transport maritime : pollution possible (hiver)
4.4 Transport maritime : pollution possible (été)
4.5 Transport aérien : potentiel
4.6 Régions d'intérêt de Parcs Canada
4.7 Sites écologiques (P.B.I.)
4.8 Exploitation minière : potentiel
4.9 Sable et gravier : potentiel
4.10 Pétrole et gaz : potentiel
4.11 Pétrole et gaz : exploration
4.12 Pétrole et gaz : développement possible
4.13 Pétrole et gaz : pollution marine possible (hiver)
4.14 Pétrole et gaz : pollution marine possible (été)
4.15 Trajectoires caractéristiques de déversement de pétrole (a): été
4.16 Trajectoires caractéristiques de déversement de pétrole (b): été

Rapports de documentation

I. *Caractéristiques physiques choisies*
Géologie et physiographie
Climat
Climatologie de la glace
Océanographie physique et chimique

II. *Caractéristiques biologiques choisies*
Faune aquatique
Faune et flore terrestres

III. *Caractéristiques socio-économiques et intérêt pour la conservation*
Historique de l'occupation humaine
Exposé sommaire des conditions socio-économiques
Intérêt pour la conservation

IV. *Ressources non renouvelables et transport*
Ressources non renouvelables
Transport maritime

V. *Lois et domaines de compétence*
Examen des lois internationales, fédérales et territoriales relatives aux possibilités d'utilisation.

B. Documents ayant trait aux audiences publiques relatives à l'Étude :
1. Rapport sur les audiences publiques, préparé par Peter Jacobs et intitulé : ***Population, Ressources et Environnement : perspectives d'utilisation et de gestion de la région du détroit de Lancaster*** (sous presse).

2. Procès-verbaux des ateliers tenus à Resolute et à Ottawa:

T-01* Jacobs, P., président, 1981 a.
Étude de la région du détroit de Lancaster : procès-verbaux des audiences publiques tenues au centre communautaire, Resolute Bay, (T.N.-O.); textes rassemblés par *Nethercut and Company Limited,* mai 1981, vol. 1 et 2, p. 1-223.

T-02 Jacobs, P., président, 1981 b.
Étude de la région du détroit de Lancaster : procès-verbaux des audiences tenues à l'Université Carleton, Ottawa (Ontario); textes rassemblés par *Nethercut and Company Limited*, mai 1981, vol. 3, 4 et 5, p. 224-646.

3. Dossier ouvert au public contenant des communications officielles, des exposés et de la documentation d'ordre général résultant des audiences publiques.

Communications officielles

Cote	Nom	Organisme
S-01	A.H. MacPherson	Ministère de l'Environnement (M.D.E.)
S-02		Parcs Canada (M.D.E.)
S-03	D. Daae	*Norlands Petroleum Ltd.* et *Magnorth Petroleum Ltd.*
S-04	G. Thompson	Inuit Tapirisat du Canada
S-05	J.P. Hea	Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources (É.M.R.)
S-06	C. Floe	*Cominco Ltd.*
S-07	J. Bonus	Association minière du Canada
S-08	R. Pratt	Fédération canadienne de la nature
S-09	J. Britton	Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest
S-10	B.D. Bowie	Petro-Canada
S-11	D.I. Gamble	*Canadian Arctic Resources Committee*
S-12	H.G. Lawler	Ministère des Pêches et des Océans (M.P.O.)
S-13	E. Atkinson	Université de Waterloo
S-14	D. Hodgson	Ministère des Transports (M.D.T.)
S-15	B.M. Johansson J.T. Stubbs	*Dome Petroleum Ltd.*
S-16	H.V. Page	*Alberta Chamber of Ressources*
S-17	A.M. Pistruzak	*Dome Petroleum Ltd.*
S-18	C. O'Brien	
S-19	D. Dixon	Université Carleton
S-20	V.F. Wetzel	*Suncor Inc.*

Exposés

Cote	Nom	Organisme	Lieu
L-01	D. Bissett	Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien	Ottawa (Ontario)
L-02	I. Stirling	Service canadien de la faune (M.D.E.)	Edmonton (Alberta)
L-03	J. Loch	M.P.O.	Winnipeg (Manitoba)
L-04	H.J. Dirschl	MAINC	Ottawa (Ontario)
L-05	A.J. Gaston	Service canadien de la faune (M.D.E.)	Ottawa (Ontario)
L-06	B. Wiesman	Université de la Colombie Britannique	Vancouver (C.-B.)
L-07	R.F.B. Decaen	*Union Oil Co.*	Calgary (Alberta)
L-08	J. Riddick	*Polar Gas*	Toronto (Ontario)
L-09	R.B. Taylor	É.M.R.	Dartmouth (N.-É.)
L-10	G.G. Runka	*Land Sense Ltd.*	Burnaby (C.-B.)
L-11	J.J. Straka	*Shell Canada Resources Ltd.*	Calgary (Alberta)
L-12	N. Unrau	*Mennonite Central Committee Canada*	Winnipeg (Manitoba)
L-13	T.R. Allsopp	Service de l'environnement atmosphérique (M.D.E.)	Downsview (Ontario)
L-14	G.E. Cooper	*Noranda Exploration Company Ltd.*	Toronto (Ontario)
L-15	A. Ruffman	*Geomarine Association Ltd.*	Halifax (N.-É.)
L-16	R. Marois	Musées nationaux du Canada	Ottawa (Ontario)
L-17	E. Reimer	C-Core, Université Memorial	St-Jean (T.-N.)
L-18	B. Dixit	*Dome Petroleum Ltd. (P.P.A.)*	Calgary (Alberta)
L-19	H. Fargey	*Cominco Ltd.*	Toronto (Ontario)

Exposés

Cote	Nom	Organisme	Lieu
L-20	B.R. Pelletier	É.M.R.	Ottawa (Ontario)
L-21	J. Loch	M.P.O.	Winnipeg (Manitoba)
L-22	E. Val	Université de Waterloo	Waterloo (Ontario)
L-23	R. Percey	M.D.E.	Dartmouth (N.-É.)
L-24		*Igalaaq*	
L-25	J. Riddick	*Polar Gas*	Toronto (Ontario)
L-26	P. Ittinuar	Député de Nanutsiaq	Ottawa (Ontario)
L-27		Association des Inuit de la région de Baffin	Frobisher Bay (T.N.-O.)
L-28	R. Popko		Cochrane (Ontario)
L-29	D. Bosworth		New Hamburg (Ontario)
L-30	C. Zarb		
L-31	S. Adams		Gananoque (Ontario)
L-32	A.L. Collier	Garde côtière canadienne (M.D.T.)	Ottawa (Ontario)
L-33	C. Salisbury		Mississauga (Ontario)
L-34	B. Seaton		Castlegar (C.-B.)
L-35	G. East		Greighton (Saskatchewan)
L-36	N. Parkinson		Chase (C.-B.)
L-37	R. Batt		Verdun (Québec)
L-38	G. Willey		Caldwell (Ohio)
L-39	G.W. Kirk		Truro (N.-É.)
L-40	A.H. MacPherson	M.D.E.	Edmonton (Alberta)
L-41	J.R.F. Hodgson	M.T.D.	Ottawa (Ontario)
L-42	J.P. Johnson	Université Carleton	Ottawa (Ontario)
L-43	J. Sprague	Université de Guelph	Guelph (Ontario)

Exposés

Cote	Nom	Organisme	Lieu
L-44	T. Allsopp	Service de l'environnement atmosphérique (M.D.E.)	Downsview (Ontario)
L-45	M. Randall	Congrès canadien du travail	Ottawa (Ontario)
L-46	M. Amarook	Inuit Tapirisat du Canada	Ottawa (Ontario)
L-47	R. Pratt	Fédération de la nature	Ottawa (Ontario)
L-48	H. Fargey	*Cominco Ltd.*	Toronto (Ontario)
L-49	J.D. Barry	Association de l'industrie touristique du Canada	Ottawa (Ontario)
L-50	G.B. Clarke	Association de l'industrie touristique du Canada	Ottawa (Ontario)
L-51	H. Williams	*Manitoba Naturalists Society*	Winnipeg (Manitoba)
L-52	C. Stephenson	M.D.T.	Ottawa (Ontario)
L-53	J. McAdam	*Prospectors and Developers Association*	Toronto (Ontario)
L-54	S.A. Kanik	MAINC	Ottawa (Ontario)
L-55	S.A. Kanik	MAINC	Ottawa (Ontario)
L-56	J.A. Carruthers	Parcs Canada (M.D.E.)	Ottawa (Ontario)

Documentation d'ordre général

P-01 Dirschl, H.J., 1981.
Résumé des réunions tenues dans les communautés de Resolute, de Pond Inlet, de Grise Fiord et d'Arctic Bay, (Kenn Harper, rapporteur), 21 p.

P-02 Jacobs, P., 1981.
Résumé de procès-verbaux, atelier du Nord, Resolute Bay (T.N.-O.), mai 1981, (A.M. Ault, rapporteur), 20 p.

P-03 Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, 1981.
Documentation de base destinée aux participants de l'atelier du Sud, Étude de la région du détroit de Lancaster, Affaires indiennes et du Nord Canada, 8 p.

P-04 Mills, H., 1981.
Résumé des activités du groupe de travail A, atelier du Sud, Étude de la région du détroit de Lancaster, Ottawa, (M. McComb, rapporteur), 4 p.

P-05 Pratt, R., 1981.
Résumé des activités du groupe de travail B, atelier du Sud, Étude de la région du détroit de Lancaster, Ottawa, (K. Harper, rapporteur), 7 p.

P-06 Garvin, T., 1981.
Résumé des activités du groupe de travail C, atelier du Sud, Étude de la région du détroit de Lancaster, Ottawa (A.M. Ault, rapporteur), 8 p.

P-07 Harrison, P., 1981.
Résumé des activités du groupe de travail D, atelier du Sud, Étude de la région du détroit de Lancaster, Ottawa, (R. Engerhardt, rapporteur), 2 p.

Pour obtenir des exemplaires de ces rapports et de ces différents documents, veuillez vous adresser à :

H.J. Dirschl
Chargé de projet
Étude de la région du détroit de Lancaster
Direction générale de l'environnement du Nord
Ministère des Affaires indiennes et
du Nord canadien
Ottawa (Ontario)
K1A 0H4
Tél.: (819) 997-0223

(Ne pas oublier de mentionner la cote du document demandé.)